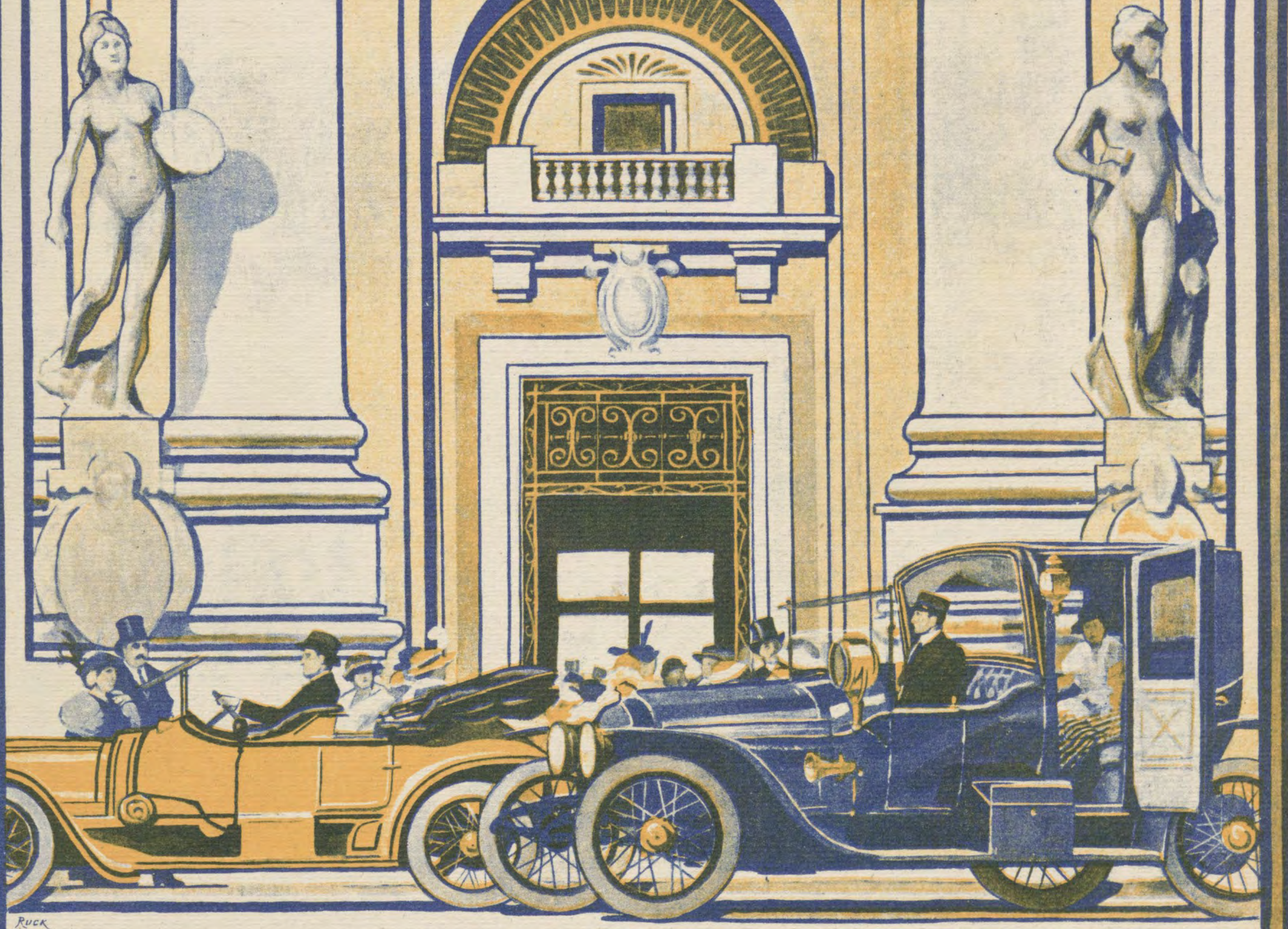
16e Année. — N° 787. Numéro double : UN franc. (ÉTRANGER : 1 FR. 50) 18 Octobre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR



RUCK

NUMÉRO EXCEPTIONNEL CONSACRÉ A

L'AUTOMOBILE

SA SITUATION ACTUELLE
SON AVENIR

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

POURQUOI les PNEUS A. GRAMMONT sont-ils de plus en plus demandés ?

PARCE QUE ceux qui en ont fait usage y reviennent toujours et les recommandent aux autres.

Demandez de suite les **Tarifs Auto** et **poids lourds** en vous référant de **"LA VIE AU GRAND AIR"** à la

Sté des Etablissements industriels de E.-C. GRAMMONT et de ALEXANDRE GRAMMONT

à PONT-DE-CHERUY (Isère)

:: DÉPOTS à PARIS, LYON, ANGERS, BORDEAUX, MARSEILLE, TOULOUSE, GRENOBLE ::

AUTOMOBILES BENZ

QUALITÉ A NULLE AUTRE PAREILLE

VOITURES DE 10 A 200 HP POUR TOUS USAGES

ADMINISTRATION ET ATELIERS DE RÉPARATION
19 AVENUE BUGEAUD
PARIS

SALLE D'EXPOSITION ET DE VENTE
7, RUE ROYALE
PARIS

6500 OUVRIERS

LES PLUS GRANDES USINES D'EUROPE POUR LA CONSTRUCTION DES VOITURES AUTOMOBILES

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en tous .. .. .. genres .. .. ..

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc. etc.

Envoi franco du catalogue général.

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, r. Hautefeuille, Paris (VI^e^)
Paris, Province, Etranger

Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 :::

CORDERIE LELIÈVRE

Paul CLERIOT
80, r. Montmartre
PARIS

& BRETON suc^r^
Tél. : Gut. 25-29

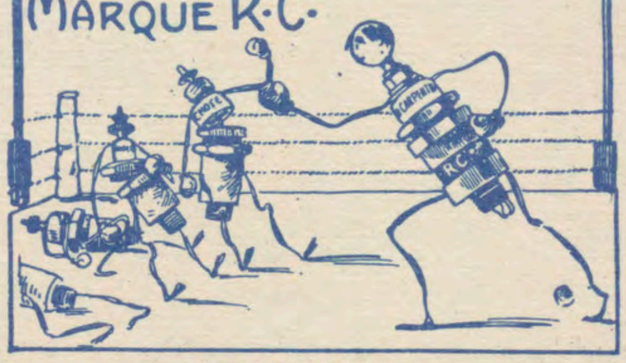
AGRÈS de GYMNASTIQUE
CROQUETS
CORDAGES CHANVRE
RAMIE, ACIER

EXERCISEURS
EXTENSEURS
TENNIS
APPAREILS de NATATION

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.

BOUGIES R.CARPENTIER

MARQUE R.C.



EN VENTE :
chez tous les bons agents et garages de Paris et Province

AUTOMOBILINE

LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENC

HUILE AVION D.F

LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSA

ÉCOLE D'AVIATION

à Chateaufort-Buc
EXHIBITIONS
VINET, 8, rue Larnac, Courbevoie

BÈGUES

Ecrire à l'Institut des Bègues

16e Année — N° 787. 18 Octobre 1913.

VIE AU GRAND AIR

SOMMAIRE

COURSES OU SALONS ? ENQUÊTE AUPRÈS DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES.
PEUT-ON AMÉLIORER L'AUTOMOBILE ACTUELLE ? par *G. PRADE.*
LE ROI DE LA ROUTE ET DE LA VITESSE.
DÉJA 17 ANS ! LE SALON DE 1896, par *PAUL MEYAN.*
CEUX QUE L'ON RENCONTRE SUR LA ROUTE, par *G. BOILLOT*
LA QUESTION DES CARBURANTS, par *Le Commandant CABANNES.*
LES PROGRÈS DE LA LOCOMOTION AUTOMOBILE.
LE CATÉCHISME DU CHAUFFEUR, par *BABLOT.*
L'AUTOMOBILE DE M. TOUT LE MONDE, par *H. MIRGUET.*
DIX-HUIT BALLONS SONT PARTIS DANS LA COUPE GORDON-BENNETT.
GARROS TRIOMPHE AUX LACS ITALIENS.
LE MATCH JEFF SMITH-CARPENTIER, par *JACQUES MORTANE.*
NOS DIMANCHES SPORTIFS.
LES AÉROBUS A L'ÉTRANGER.
LES CRACKS DE L'ANNÉE, par *R. RIONDET.*
LE GRAND CRITERIUM, par *STUART.*
LE GRAND PRIX DE L'U. V. F.
UNE NOUVELLE VOITURE DE TOURISME.

COURSES OU SALONS ?

OPINIONS DU MARQUIS DE DION, DU BARON DE ZUYLEN, DU CHEVALIER DE KNYFF, DE MM. BRASIER, KŒCHLIN, CHARRON, DELAGE, TURCAT, WEILER, TH. SCHNEIDER, LACOSTE, MICHELIN, BERGOUGNAN, LOÊSER, KAPFERER.

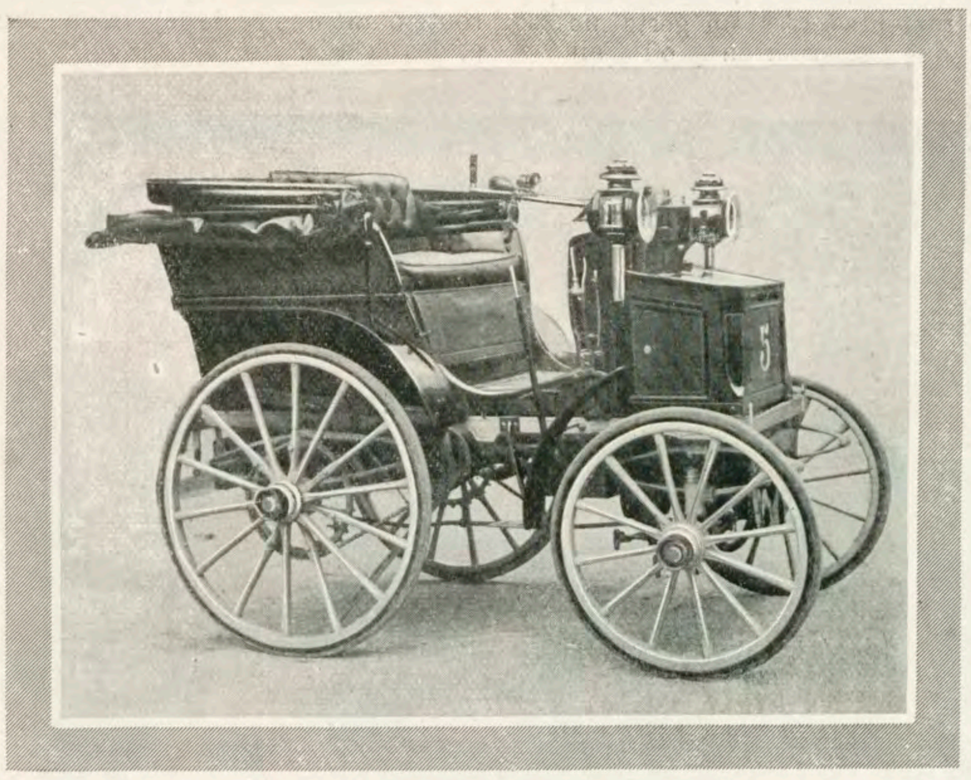
A la fin du banquet qui suivit la course Paris-Amsterdam, en 1897, le baron de Zuylen, président de l'Automobile Club de France, après avoir levé son verre en l'honneur des vainqueurs, termina son discours en émettant l'espoir de boire, un jour prochain, aux 100 kilomètres de moyenne. Et l'un de nos grands constructeurs murmura, en entendant ces paroles :

— Il y aura donc toujours quelqu'un pour dire des insanités ?

Que M. de Zuylen nous excuse de rappeler cette anecdote qui ne saurait l'offenser, puisque son espoir s'est réalisé largement et plus tôt peut-être qu'il ne le prévoyait. Quant à l'auteur du propos, qui doutait si fort, ce jour-là, des lendemains de l'automobile, il n'est plus

Les progrès en vitesse et en résistance des voitures automobiles furent rapides et étonnèrent même ceux qu'animait la plus grande foi. D'année en année, les courses qui amenaient les perfectionnements, les expositions où on les étalait luxueusement aux yeux de la foule, se succédèrent. L'étranger, dans notre sillage, accourut à son tour, prenant part à nos luttes et profitant des leçons que nos victoires lui donnaient. Ce fut le triomphe persistant et sans cesse grandissant.

Puis, soudain, on se désintéresse des épreuves internationales ou autres. La médisance prétend que c'est parce qu'on a été battu. Toujours est-il que l'Automobile Club de France cesse d'organiser son Grand Prix annuel, et qu'à la course, que tous prônaient la veille, on ne trouve plus avantages ni raisons. Bien mieux, les Salons sont accusés de favoriser la concurrence étrangère et ils disparaissent à leur tour sous les coups d'un protectionnisme intransigeant. Les lumières fastueuses du Grand Palais s'éteignent.



LA VOITURE A JAMAIS CÉLÈBRE

La Panhard-Levassor qui, conduite par M. Levassor, se classa première dans la course Paris-Bordeaux-Paris en 1895.

C'est l'entracte. D'aucuns pensaient, toutefois, qu'à l'encontre du proverbe, en affaires le silence n'est pas d'or. Et, grâce au mouvement qu'ils entretiennent, à la campagne qu'ils conduisent sans répit, l'ère des courses et des Salons est ouverte à nouveau. A ceux-ci, tous accourent à l'envi, sous l'égide nouvelle des Chambres syndicales, aussi bien leurs partisans que leurs détracteurs ; à celles-là, certains reviennent, mais beaucoup, et non les moins gros, s'abstiennent, semblant, dans leur retraite, protester encore contre leur utilité.

Nous n'avons plus les orgies de lumière, les coupoles en feu, les projecteurs tournant, rayant de leurs éclairs les Champs-Elysées et le Pont Alexandre, mais néanmoins, la foule envahit comme par le passé les halls du Grand Palais.

Sur les champs de courses de Dieppe, d'Amiens, de Boulogne et du Mans, si les concurrents sont moins nombreux, le public continue à s'intéresser aux exploits des vainqueurs qu'il acclame chaleureusement.

Salons et courses semblent donc utiles, puisqu'on court encore chaque année et que, chaque année, on expose. Mais le Salon est-il vraiment plus indispensable puisqu'il réunit l'unanimité, alors que le champ des coureurs reste plus clairsemé ? C'est ce que nous avons voulu savoir ; c'est ce que nous avons demandé aux personnalités de notre monde sportif et industriel. Et voici les réponses à notre enquête :

La Course de vitesse a fait son temps, dit le Marquis de Dion

Nous sommes quelques-uns qui avons mis au monde l'industrie automobile. Je me flatte d'être de ceux-là. Elle est venue, toute nue, si l'on peut dire, et il a fallu la parer de dehors gracieux pour que la foule consentît à l'accueillir.

Voilà pourquoi, à son début, j'ai été partisan de la course de vitesse. Partisan... Que dis-je ? Je me suis fait son artisan en un temps où aucune des personnalités actuellement marquantes n'existait même de nom. C'est un des souvenirs de ma carrière que la quête par moi faite pour obtenir les fonds nécessaires à l'organisation de la première épreuve. Et je me souviens encore du jour quasi historique où je réunis à ma table Paul Meyan et le baron de Zuylen, pour leur soumettre mon idée de fondation de l'A. C.F. Et lorsque fut fondé l'Automobile Club de France, je persévérai dans cette voie, parce que la course est un spectacle et que c'est par les images que l'on frappe l'imagination des hommes... Oui, c'est en les amusant que l'on parvient à un but utilitaire. Les grandes courses d'automobiles ont été le plus formidable cinéma du monde.

Mais il est arrivé un moment ou le public ayant adopté l'automobile, il devenait inutile de lui montrer des images. La formule de la course, pour être intéressante, avait besoin de changer. Lorsque ma commission des concours, à l'Automobile Club, organisa la *Coupe de la Presse*, c'était avec des idées utilitaires, contre lesquelles s'élevèrent les membres de la Commission Sportive, avec une violence d'autant plus enfantine que leurs courses de vitesse, par la suite, furent organisées avec la réglementation que j'avais préconisée. Le nom seul n'y était plus. Il est vrai que le succès n'y était pas non plus !

Pourquoi ? Parce que personne ne veut plus courir. Ceux-là même qui demandaient à cors et à cris le maintien de la course se dédoublaient. En tant que « dirigeants », ils la voulaient ; en tant que « constructeurs », ils la fuyaient. A l'heure actuelle, une seule grande maison, depuis deux ans, fait cavalier seul. Et c'en est fini des grands spectacles du temps passé.

Quant à moi, je considère la course comme ayant fait son œuvre ; mais j'estime que l'autodrome n'a pas encore fait la sienne.

Pendant les dernières années où je restai, à l'A. C. F. le défenseur de l'industrie automobile, je m'efforçai de décider ce club à faire les frais d'organisation d'un autodrome comparable à celui de Brooklands. J'emmenais mes anciens collègues en Anjou (au camp du Ruchard), en Picardie, (à Boulogne), en Auvergne, (à Clermont). Ils ne se décidèrent pas. Personne d'ailleurs, au Cercle de la place de la Concorde, ne se décidait ni ne décidait plus rien. On

LE COMTE DE DION SUR SON BREAK A VAPEUR

Cette photographie date de 1896. Elle représente le futur marquis de Dion passant à la Porte-Maillot sur son break à vapeur, alors qu'il se rendait au départ de Paris-Marseille.

songeait seulement à faire, dans le sous-sol, une piscine dont l'eau fût stérilisée par les rayons violets. C'était une conception nouvelle de la défense de l'industrie automobile. Et je m'en retirai, ne voulant pas voir mon œuvre sombrer dans la piscine, et dans le ridicule.

Mais je garde la conviction que l'autodrome est utile, comme champ de laboratoire et d'essais. Je le conçois, doté de prix, tels que certains Mécènes en peuvent donner, et servant à la recherche de questions mécaniques spéciales ; car s'il n'est pas de perfection industrielle, le rôle des hommes est de s'en rapprocher.

« Le Salon? Oui, j'en suis le partisan fidèle et l'ai bien prouvé. Vous souvenez-vous du jour où les grands constructeurs français, au lieu d'envisager leur puissance collective en face de la concurrence étrangère, ont supprimé le Salon pour nuire aux petits constructeurs? C'est un geste que je me suis refusé à faire. Je prévoyais, de plus, que l'étranger en profiterait largement. Et c'est ce qui arriva, plus tôt qu'on ne l'avait cru. Le marché mondial passa de Paris à Londres. Le Grand Palais se transporta à l'Olympia. Il y eut un coup d'effarement. Une nouvelle direction de l'exposition annuelle retablit exactement ce que l'ancienne direction avait fait et l'on chanta en sourdine :

C'était pas la peine assurément
De changer de gouvernement...

Je dois dire que, si je ne suis plus membre de l'Automobile Club, je suis toujours, et avant tout, Président de la *Chambre Syndicale de l'Automobile*. Ma qualité de député me permet d'intervenir auprès des pouvoirs publics, et j'ai cru de mon devoir de ne jamais marchander mes efforts, dussent-ils profiter à ceux-là même avec qui je n'ai plus voulu avoir aucun lien, lorsque mes efforts tendaient à l'épanouissement de notre grande industrie.

Celle-ci a profité, cette année, de la chance. Il y a vraiment une « chance nationale »... Nous avons pu avoir, à notre disposition, le Grand Palais en octobre, c'est-à-dire avant l'époque où aura lieu le salon anglais. Or, si la course de vitesse est un cinéma local, l'exposition est un marché mondial.

Et voilà pourquoi je me réjouis, dans l'intérêt général, de voir qu'elle se rapproche et d'attendre sa venue.

MARQUIS DE DION.

Gardons les deux, dit le Baron de Zuylen

Le baron de Zuylen, président de l'Automobile Club de France déclare que la Course et le Salon sont tous deux nécessaires.

A mon humble avis, les deux sont nécessaires, car chacune de ces manifestations a une grande utilité au point de vue des progrès de la locomotion mécanique ; mais il faut être opportuniste et savoir exactement à quel moment ces manifestations doivent être organisées.

BARON DE ZUYLEN.

La route est une bonne école, selon le Chevalier de Knyff

Le chevalier René de Knyff, président de la Commission Sportive de l'Automobile-Club de France, déclare que la course n'est pas nécessaire annuellement.

Il n'y a aucune comparaison à établir entre l'exposition et la course. Celle-ci coûte beaucoup plus cher que celle-là.

La tranquillité du goût français n'exige pas des courses fréquentes, la route étant une école déjà très suffisante pour le perfectionnement des moteurs et des châssis.

R. DE KNYFF.

M. A. MICHELIN SUR SON TRICYCLE A PÉTROLE

Le tricycle à pétrole était, à une époque, le véhicule de grande vogue; M. André Michelin ne dédaignait pas de pratiquer le tourisme sur cet instrument.

Pas trop de salons et pas trop de courses, déclare M. Brasier

Il ne faut abuser de rien, dit M. Henri Brasier.

L'enseignement de la course est-il si grand? On fait pour les disputer de l'acrobatie mécanique; on établit des modèles qui n'ont aucun rapport avec la série. Ou on allonge la course des moteurs aux dépens des frottements, de la durée et des organes de transmission, ou on augmente la section des soupapes et des carburateurs et l'on y perd le silence si recherché. Nous savons cela depuis longtemps, et c'est pourquoi nous négligeons aujourd'hui la course qui nous a tant rapporté jadis.

Quant aux expositions, elles obligent à modifier chaque fois nos modèles, sous peine de passer pour des arriérés; or, pour avoir l'air de suivre un mouvement, faire des modifications presque toujours inutiles, souvent insuffisamment étudiées et quelquefois nuisibles, ce n'est pas encore cela qui constitue un progrès.

H. BRASIER.

Vive la course ! dit M. Kœchlin

M. Isaac Kœchlin, fondé de pouvoirs de la Société des Automobiles Peugeot, prône la formule de la course.

La course avant tout. Elle est, à tous les points de vue, le facteur indispensable du progrès. Bien des détails de construction que nous avons essayés sur nos voitures spéciales de courses sont maintenant employés dans notre fabrication courante; ainsi, notre suspension arrière avec poussée par les ressorts qui donne à nos châssis une si parfaite stabilité sur la route; ainsi, l'étude des carburateurs, qui a été nécessitée par la course à la consommation d'Amiens, représente pour nous deux années de

progrès. Tout cela, vous le retrouverez au Salon sur notre nouvelle 40-chevaux.

Les courses? C'est la plus belle publicité commerciale que l'on puisse rêver. Une course gagnée, c'est un accroissement immédiat et considérable du chiffre d'affaires. Oui, elles coûtent cher. Admettez qu'elles représentent une dépense de 500.000 francs, cela ne majore, après tout, 5.000 châssis que de cent francs.

Les expositions? Il en faut aussi. C'est une stimulation au progrès. Moins intéressantes peut-être pour les particuliers, elles sont un centre d'affaires pour les agents. Mais, toutefois, il ne faudrait les répéter que tous les deux ans.

ISAAC KŒCHLIN.

M. F. Charron est du même avis

M. F. Charron, le directeur de la Société des Automobiles « Alda », déclare que la course a fait réaliser à l'automobile des progrès considérables.

Je suis persuadé, jusqu'à preuve du contraire, que la course amène toujours des perfectionnements rationnels, en ce sens que la course confirme ou infirme d'une façon absolue les modifications qui ont pu être apportées à la construction, tandis que les changements ou les nouveautés qui sont exposés au Salon, ne le sont, la plupart du temps, qu'à titre de curiosité, et sont le plus souvent abandonnés dans l'année même, et quelquefois avant la mise en train des modèles courants; car il y a ceci de particulier, que la plupart des perfectionnements apportés à la course, le sont par des gens pratiques, tandis que les améliorations apportées au Salon, sont le plus souvent étudiées par des théoriciens. Je ne voudrais pas dire par là que les choses exposées sont mauvaises, loin de là; mais, néanmoins, j'estime que la course est beaucoup plus utile aux perfectionnements apportés à l'automobile, que toutes les expositions qui pourront se faire. Il en a du reste été de même dans la bicyclette, qui, grâce aux courses, a fait, en quelques années, à ses débuts, un progrès considérable.

En résumé, la course est plus utile à la fabrication et le Salon est utile à la vente ; les deux se complètent admirablement.

F. CHARRON.

L'un et l'autre sont bons, dit M. Delage

Le spécialiste de la voiture légère, L. Delage, estime que la course et l'exposition sont, et pour longtemps encore, indispensables.

La question que vous nous posez est bien embarrassante, car si les deux manifestations dont vous nous parlez, apportent aux voitures des progrès d'un ordre différent, elles contribuent, je crois, à leur amélioration pour une part sensiblement égale.

L'une, la course, a obligé les métallurgistes à créer des aciers, des bronzes, des fontes extraordinaires qui font que, pour une même puissance, les voitures sont beaucoup moins lourdes et vont beaucoup plus vite qu'autrefois. D'autre part, elle nous a obligés à construire plus scientifiquement nos châssis, ce qui, en améliorant le rendement des moteurs, permet à une 12 chx 1913 de se comporter, à tous les points de vue, mieux qu'une 30 chx 1908. Il n'est pas jusqu'au confort qui ne doive beaucoup à la course.

Cette affirmation fera peut-être sourire vos lecteurs, parce qu'à leurs yeux se présenteront tout de suite les rudimentaires carrosseries de nos engins spéciaux ; mais, à la réflexion, ils partageront mon avis et comprendront que c'est pour pallier à cette insuffisance de carrosserie, afin que nos conducteurs, en étant confortablement assis, puissent, pendant les longues heures de la course, résister à la fatigue, que nous avons été amenés à étudier, avec la plus grande précision, la répartition des poids, la parfaite suspension du châssis sur des ressorts dont les différents éléments ont été établis avec le plus grand soin. Ainsi, la voiture colle à la route et nos voitures de série, bénéficiant de ces rigoureuses expériences, sont devenues plus confortables.

L'autre, le Salon, nous tient continuellement en haleine, en nous obligeant à songer, pendant toute l'année, à donner, à nos voitures, plus d'élégance, plus de commodité, plus d'accessibilité. C'est le Salon qui a fait progresser les carrosseries et je crois que, sans lui, les contructeurs d'automobiles n'auraient trop vu, dans la voiture, que le châssis. Sans le Salon, il est probable que beaucoup d'entre nous, satisfaits d'un mécanisme robuste et d'un bon fonctionnement, auraient eu tendance à le conserver trop longtemps. Bien souvent, nous maugréons contre lui, nous nous plaignons du dérangement qu'il nous cause, de l'obligation dans laquelle il nous met de modifier sans cesse nos modèles. Mais c'est à lui — j'en ai la conviction sincère — que l'industrie française doit de tenir hautement la tête de la construction automobile, sinon comme quantité, au moins comme qualité et comme perfection. J'estime que tant que nous trouverons d'heureuses modifications à apporter à l'ensemble de la voiture, je dis l'ensemble, parce que, dans mon esprit, je ne puis séparer la carrosserie, à laquelle on ne pense jamais assez, du châssis, les Salons devront être maintenus.

Ce sont donc deux manifestations, à mon point de vue, pendant longtemps encore également indispensables, et je suis sincèrement convaincu qu'une maison n'arrivera à la perfection qu'en les préparant avec le soin le plus méticuleux, toutes les deux.

Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, il ne faut pas tomber dans l'exagération, il nous faut des courses, mais il ne faut pas nous faire perdre notre temps dans de multiples manifestations et deux belles courses par an, une pour chaque catégorie, seraient largement suffisantes, de même qu'un Salon tous les deux ans seulement, parce que, vraiment, nous ne trouvons plus, maintenant, d'améliorations d'une année sur l'autre.

L. DELAGE.

LA COURSE PARIS-MARSEILLE-PARIS (1896). — L'ARRIVÉE A MARSEILLE

Cette photographie représente l'arrivée au contrôle de Marseille de la voiture Panhard-Levassor, conduite par Mayade, le vainqueur de l'épreuve. Cette course vit l'apparition du premier moteur à quatre cylindres.

Il ne faut abuser de rien, d'après M. Turcat

M. Léon Turcat, des automobiles Turcat-Méry, est d'avis qu'une exposition et qu'une course tous les deux ou trois ans suffiraient dans l'état actuel de la construction automobile.

Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de choisir entre les deux formules ; elles ont toutes les deux leurs avantages : la course frappe l'imagination du grand public, et oblige les constructeurs à résoudre d'intéressants problèmes mécaniques ; quant à l'exposition elle est nécessaire. Les usines des constructeurs ne sont pas des bazars à entrée libre où les acheteurs peuvent venir se promener pour voir les nouveautés. Au Salon, l'acheteur peut facilement voir chez chacun ce qu'il y a d'intéressant. De plus, l'exposition provoque une grande émulation chez tous les constructeurs.

Mais, si les deux formules me paraissent utiles à notre industrie, à des

titres divers, c'est à la condition que, comme des meilleures choses, on en fasse un usage modéré. Salons ou Courses, sont pour le constructeur un dérangement considérable et une dépense ; c'est trop pour une année, il n'y a pas d'industrie qui ait besoin pour vivre d'une exposition annuelle. Pourquoi, la nôtre éprouverait-elle ce besoin ? Le Salon annuel était justifié autrefois, dans la période de tâtonnements, où, pour cette raison, les changements étaient radicaux d'une année à l'autre ; dans l'état actuel de la construction automobile, un Salon tous les deux ans serait amplement suffisant. Il est à désirer que nos amis anglais le comprennent et qu'une entente intervienne pour ne point nous obliger, comme nous l'avons fait cette année, à devancer la date du Salon de l'Olympia pour ne point nous laisser devancer par lui.

LÉON TURCAT.

M. Weiler rend grâce aux deux formules.

Le directeur commercial de la Société Lorraine-Dietrich estime que l'industrie automobile doit son développement aux deux formules : course et exposition.

A notre avis, les Salons et les courses ont été deux grands facteurs pour le développement de l'automobile.

Alors que les courses ont prouvé les qualités et la résistance des voitures françaises, les Salons ont permis de venir juger de leur fini et des progrès qui y ont été apportés.

Nous estimons donc que, dans ces conditions, pour l'industrie automobile, les courses et les Salons ont eu des résultats très heureux dont la France, à l'heure actuelle, peut tirer le plus grand parti.

WEILER.

M. Th. Schneider est d'avis qu'il faut des courses

M. Th. Schneider, dont les voitures firent, dans les dernières courses, une si bonne impression, nous dit :

Si les courses étaient supprimées, ce serait doublement regrettable. Sans elles, il nous eût été impossible, à nous, tard venus sur le marché européen, d'étudier, dans une épreuve à outrance, les nouveaux modèles sortis de nos ateliers, d'apprécier leur résistance, leur vitesse, leur tenue sur la route, et de nous rendre compte que le châssis mis en course pouvait, désormais, se construire en série. Si cette démonstration n'avait pu être faite, en présence de cent mille spectateurs, combien de mois, d'années peut-être, nous eût-il fallu pour nous faire connaître ?

La course nous a donc doublement servis, tant au point de vue construction qu'au point de vue publicité commerciale Nous serions, par suite, mal venus à la dénigrer. Et, comme nous pensons, en outre, qu'elle est une source de comparaisons à établir et, par conséquent, de progrès constants, la supprimer radicalement serait une grossière erreur. Ne la multipliez pas ; laissez-en l'organisation à des commissions compétentes qui auront à cœur de trouver et de mettre au point des règlements et des formules susceptibles d'amener des perfectionnements dans la fabrication, tout en évitant toutefois l'établissement d'engins trop puissants et trop spéciaux, dont l'utilité est loin d'être indiscutable. Mais qu'on nous donne au moins une épreuve annuelle.

Les expositions ? Où pourrions-nous mieux faire voir, et de près, et sans voiles, nos modèles perfectionnés par la course, si ce n'est dans le hall du Grand Palais où, pendant quinze jours, venus des quatre coins du monde, les visiteurs se pressent ?

TH. SCHNEIDER.

Une victoire lance une marque, déclare M. Lacoste

M. Lacoste, directeur des Usines françaises Hispano-Suiza, déclare que la course est le véritable facteur du progrès.

Pas d'hésitation. La course est indispensable à l'ingénieur, qui y trouve un champ d'expériences à outrance, mais elle l'est aussi, et peut-être davantage, au service commercial, qui y trouve l'occasion d'une publicité mondiale. Une grande course gagnée, c'est une marque lancée. Hispano-Suiza en est une preuve. Le seul inconvénient de la course, c'est qu'elle entraîne à des dépenses considérables et qu'elle est forcément une gêne pour la fabrication courante, qui s'en ressent toujours dans sa production. La plupart des abstentions des constructeurs n'ont pas d'autre cause.

Quant aux Salons, ils ont leur grande utilité. On y fait le public juge du fini de la construction, de l'élégance des formes, du luxe des carrosseries. C'est un marché annuel dont tout le monde profite et où se traitent d'importantes affaires. Si le contraire était vrai, ils ne réuniraient pas l'unanimité des adhérents.

LACOSTE.

Il faut des expositions, selon M. Michelin

M. André Michelin qui, depuis deux ans, a abandonné les courses, nous donne ses raisons :

Si les courses ont été et sont encore très utiles aux progrès de l'automobile, notamment dans les recherches de la métallurgie, qui fournit, aujourd'hui, des aciers merveilleux, d'un poids ridicule, il n'en est pas de même pour le pneumatique.

Les voitures de course ont atteint, maintenant, des vitesses telles que l'échauffement des enveloppes arrive à la limite. Il suffit que la température de la journée soit élevée, que le sol soit brûlant, que la route soit un peu raboteuse, pour que le chiffre de 130 degrés soit atteint. Le caoutchouc se transforme alors, comme disait Szisz, le vainqueur du Circuit de la Sarthe, en « pâté de foie ». D'autre part, comme les voitures de tourisme n'ont jamais à supporter des températures aussi élevées, nous jugeons que l'excès d'efforts nécessités par la course n'est ni indispensable ni utile et nous nous abstenons.

A quoi bon charger un enfant, qui n'a besoin de transporter qu'un poids de quarante kilos, d'un fardeau double ou triple : vous l'écrasez littéralement sans nécessité. De même pour le pneu.

Quant aux expositions, il en faut, car tout le monde en profite, les petits comme les grands.

A. MICHELIN.

M. Bergougnan, également, prône l'exposition

M. Bergougnan qui, depuis longtemps, ne prend plus part aux courses, nous dit :

Je considère le pneumatique comme beaucoup plus utile à la course que la course au pneumatique. Sans lui, les voitures que nous possédons aujourd'hui n'existeraient pas, contraintes encore aux vitesses que réalisent maintenant les poids lourds avec nos bandes pleines. Depuis longtemps, nous ne courons plus et pourtant, le nombre des enveloppes que nous fabriquons augmente chaque année. Pourquoi donc s'engager dans les terribles dépenses qu'entraînent avec elles les courses ?

Mais les expositions, il en faut. C'est la grande foire où tout le monde vient, et cela seul suffit pour justifier leur utilité !

BERGOUGNAN.

M. Lœser préfère la course

M. Lœser, directeur du Pneu Continental, pense que les courses sont indispensables.

Les courses sont indispensables, parce qu'il n'existe aucun facteur de progrès et de contrôle équivalent à elles. J'estime que le pneumatique a à gagner dans les courses autant que la construction mécanique elle-même.

Quant aux expositions, on peut affirmer qu'elles sont non moins utiles ; elles aident la France à maintenir sa première place sur le marché mondial.

M. LŒSER.

M. Kapferer aussi

M. Kapferer, un des pères de la jante amovible, et dont l'enfant a collaboré à plus d'une victoire, nous écrit :

Vous me demandez si je crois que ce sont les courses ou les expositions qui ont le plus fait progresser l'industrie automobile.

D'abord, il faut savoir ce que vous entendez par progresser. Si vous parlez des progrès techniques, les expositions n'y sont certainement pour rien ; si vous parlez de progrès commercial, c'est-à-dire de l'augmentation du chiffre d'affaires, c'est tout autre chose.

Ce n'est pas en voyant les performances d'une voiture de course que l'acheteur éventuel prend envie d'une voiture, mais c'est bien souvent à une exposition : et ces expositions créent pendant quelques jours un milieu favorable aux affaires.

D'ailleurs, en ce qui concerne les progrès techniques mêmes, les courses peuvent, je crois, en hâter l'éclosion, mais même sans elles, ils viendraient à maturité tôt ou tard.

J'en trouve un exemple dans le cas spécial des jantes amovibles que je connais le mieux.

La première apparition sensationnelle des jantes amovibles se fit au Circuit de la Sarthe, en juillet 1906, mais les jantes amovibles existaient dès 1904. J'en ai construit dès le mois de février 1906, et si le succès en course les a peut être plus rapidement vulgarisées, il ne les a pas fait naître.

Cependant, je dois dire que le modèle à démontage rapide, dont j'ai généralisé la construction depuis l'année dernière, a été créé spécialement pour le Grand Prix de 1908.

Mais le public aime bien, et compte bien voir aux expositions ce dont il a entendu parler durant l'année à l'occasion des événements sportifs, et ainsi les expositions complètent les courses.

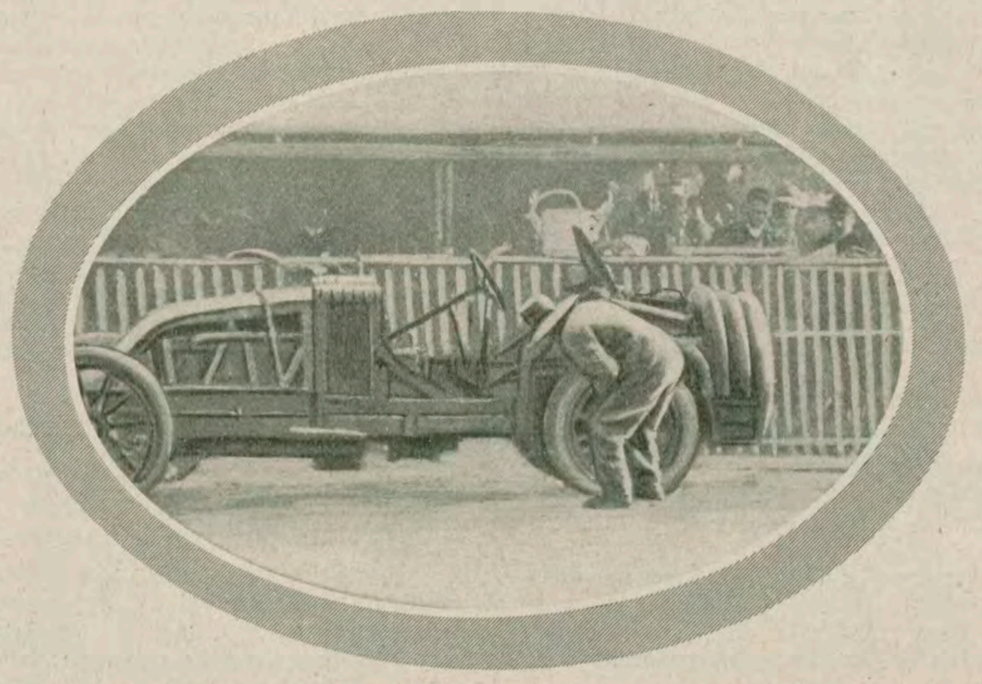
M. KAPFERER.

Que conclure de cet ensemble de réponses dont nous avons été favorisés ? Si d'aucuns, en ne répondant pas à la question posée, ont préféré garder une prudente réserve et ne pas se compromettre, du moins il nous paraît ressortir des opinions autorisées reproduites ci-dessus que la très grande majorité veut des courses et des expositions, reconnaissant à chacune d'elles des mérites différents mais à toutes deux un avantage réel.

Les Courses ? Il en faut au moins une par an. Mais il semble qu'on veut qu'elles soient soumises à des règlements tendant à amener des progrès et des perfectionnements mécaniques dans le sens indiqué par le goût et les préférences du public.

Les Salons ? Certains en verraient volontiers la périodicité ne plus être annuelle ; mais la presque unanimité affirme leur importance et nous laisse comprendre que, tant que l'étranger maintiendra les siens, nous devrons maintenir le nôtre et, autant que possible, être les premiers à en ouvrir les portes, chaque année.

PAUL MEYAN.



SZISZ CHANGE UNE JANTE AMOVIBLE AU CIRCUIT DE LA SARTHE
C'est en 1906, pendant les deux journées du Circuit de la Sarthe, que parut, pour la première fois, la jante amovible qui devait marquer un si grand progrès pour la course.

PEUT-ON AMÉLIORER L'AUTOMOBILE ACTUELLE?

PAR GEORGES PRADE

La voiture automobile actuelle peut-elle encore s'améliorer ? Et si elle le peut, dans quel sens porteront ces améliorations. Voilà à n'en point douter deux indiscrètes questions, et il est sans nul doute plus facile de les poser que d'y répondre. Essayons toutefois.

A première vue, et si l'on se contente d'un examen superficiel, il semble que, non seulement la voiture automobile ne peut guère se perfectionner aujourd'hui, mais encore que depuis de longues années déjà, elle n'a guère changé. Remarquez que ce ne serait pas là une raison suffisante. Toute création mécanique connaît des périodes de repos après des périodes d'évolution, et il est certains perfectionnements qu'on peut entrevoir, sans avoir des notions précises sur la façon de les réaliser. Prenons par exemple l'aéroplane, ce frère cadet de l'automobile; il est très certain qu'un aéroplane type 1914 ne diffère guère d'un type 1913. Est-ce à dire que nous ne voyons pas de nombreux perfectionnements possibles?

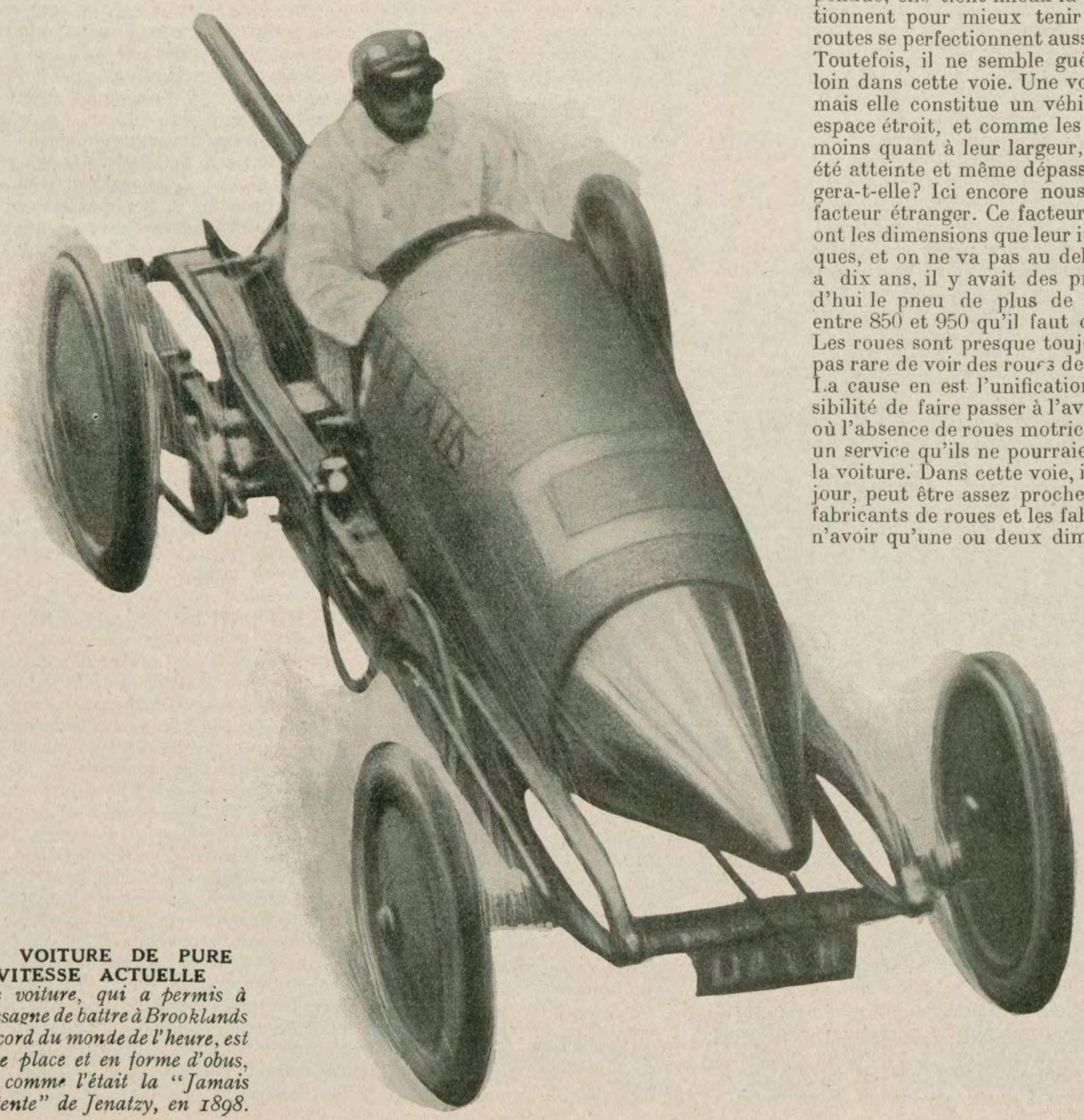
L'AUTOMOBILE EST CLASSÉE

L'automobile a certainement dépassé ce que j'appellerai la période enfantine, celle des premiers pas, entrecoupés de chutes, dont l'aéroplane n'est peut être pas encore sorti. Entre les mains d'un conducteur prudent, même sans excès, l'automobile est devenue à l'heure actuelle un moyen de transport, et même de transport en commun, catalogué, classé, ayant ses statistiques d'accidents, de pannes, ses durées connues d'amortissement et d'usure; bref, un instrument d'usage courant. Cependant, il s'en faut que la voiture automobile d'aujourd'hui ait atteint ce point de perfection que l'on peut rêver, même sans verser dans le rêve, et en tenant compte des réalités d'à présent. Il est bien certain que si nous voulons nous contenter de faire du Jules Verne, et d'esquisser à grands traits ce que pourrait être l'automobile, nous avons de la marge. Nous allons parler de phénomènes de radioactivité, d'engins monstres, sans moteur apparent, qui avec quelques milligrammes de la précieuse matière marcheront des jours entiers. Ces engins existeront-ils un jour? Il serait imprudent de le nier. Nous avons vu tellement de choses, et si extraordinaires, qu'à l'inverse des générations précédentes, notre génération devient, avec l'âge, sceptique à l'endroit du scepticisme lui-même. Mais si de pareilles voitures sillonnent un jour les routes et les airs, ce ne sera pas un perfectionnement de la voiture actuelle, ce sera autre chose. Contentons-nous donc de voir ce que peut devenir une automobile avec un moteur à explosion. A-t-elle atteint un degré de perfection absolue ou bien ne sommes-nous qu'à l'une des premières étapes? A l'époque du Salon de l'Automobile, cette question est d'une actualité brûlante.

Quelque chose va d'abord nous guider dans cette recherche. A moins d'une révolution subite et fatale, c'est dans le sens des directions déjà prises qu'il faut chercher les directions futures. Tout progrès est comme une eau qui coule, il suit une pente. Regardons d'où nous est venue l'eau, et cela va nous indiquer un peu dans quel sens, et jusqu'où elle peut continuer à couler encore.

LA QUESTION DES PNEUS

Voici la voiture actuelle devant nous. Voici à côté la voiture d'il y a dix ans : qu'ont-elles de différent? La voiture d'aujourd'hui est tout d'abord plus longue et plus basse. Ses roues sont pour ainsi dire sorties de dessous le châssis pour se projeter à l'avant et à l'arrière, comme un lévrier qui allonge les pattes. La voiture est ainsi mieux suspendue, elle tient mieux la route, et si les voitures se perfectionnent pour mieux tenir les routes, il faut avouer que les routes se perfectionnent aussi pour mieux démolir les voitures. Toutefois, il ne semble guère possible qu'on aille encore bien loin dans cette voie. Une voiture longue est mieux suspendue, mais elle constitue un véhicule difficile à faire virer dans un espace étroit, et comme les routes ne changent point, tout au moins quant à leur largeur, nous avons là une limite qui a déjà été atteinte et même dépassée. La dimension des roues changera-t-elle? Ici encore nous nous trouvons en présence d'un facteur étranger. Ce facteur c'est le pneumatique. Les roues ont les dimensions que leur impose la fabrication des pneumatiques, et on ne va pas au delà de certains diamètres. Jadis, il y a dix ans, il y avait des pneus de 1020 et de 1030, aujourd'hui le pneu de plus de 1000 devient une exception, c'est entre 850 et 950 qu'il faut chercher la majorité des modèles. Les roues sont presque toujours égales, alors que jadis il n'était pas rare de voir des roues de 800 à l'avant et de 1000 à l'arrière. La cause en est l'unification des pneus de rechange et la possibilité de faire passer à l'avant les pneus usagés de l'arrière, là où l'absence de roues motrices les fatigue moins et leur permet un service qu'ils ne pourraient continuer à faire à l'arrière de la voiture. Dans cette voie, il n'est pas impossible de rêver qu'un jour, peut être assez proche, les fabricants d'automobiles, les fabricants de roues et les fabricants de pneus s'entendront pour n'avoir qu'une ou deux dimensions de roues, un type pour voitures légères, par exemple, et un type pour voitures fortes. Cela simplifiera la fabrication, en diminuera par conséquent le prix; cela facilitera le ravitaillement, et l'on n'aura plus l'agréable surprise, en arrivant chez le stockistes, de trouver des pneus de 875, lorsqu'on a des roues de 815, ou réciproquement. J'ai en mains le catalogue d'une grande usine de pneumatiques, j'y trouve, rien que pour les voitures, sept dimensions de pneus par rapport au diamètre du pneu lui-même, et chaque diamètre a plusieurs dimensions de roues; il y a deux catégories qui ont six dimensions de roues. Pour les voiturettes, il y a huit dimensions de pneus par diamètre, en comptant les pneus légers renforcés et extra-renforcés, et il y a également jusqu'à six diamètres



LA VOITURE DE PURE VITESSE ACTUELLE
Cette voiture, qui a permis à Chassagne de battre à Brooklands le record du monde de l'heure, est à une place et en forme d'obus, tout comme l'était la "Jamais Contente" de Jenatzy, en 1898.

de roues pour une seule dimension ; si bien qu'au total, avec les dimensions dites américaines, la maison a la bagatelle de 64 modèles de chambres à air et de 64 enveloppes, portant toutes des noms bizarres échappés de l'Espéranto. Ajoutez à ces 64 genres d'enveloppes les classements imposés par les pneus plats, anti-dérapants, ferrés, nervés, en cuir, et vous arrivez à plus de 200 types différents de pneumatiques. On conçoit qu'aucun stockiste ne puisse avoir le jeu complet. L'unification, la simplification des diamètres, de roues et de pneus, est donc une absolue nécessité et constitue déjà un progrès facile à réaliser.

L'abaissement du prix du pneu en est un autre. Il fut un temps où les années se calculaient par les hausses successives du pneu comme aujourd'hui par les hausses successives de l'essence. Depuis trois ans, nous assistons au contraire à une série de baisses excessivement importantes qui ont pour cause la baisse du caoutchouc, et l'amortissement du matériel de fabrication. Au fur et à mesure qu'augmentera la production mondiale du pneumatique, nous assisterons, en effet, à une baisse progressive des prix de fabrication. Pour le caoutchouc, la question semble résolue aujourd'hui en faveur de la baisse. On a longtemps vécu sur les seules ressources de jadis, en plantations et en récoltes. Comme il fallait dix ans pour savoir si les nouvelles récoltes, fruits des plantations nouvelles, permettraient l'utilisation des gommes récoltées, nous avons dû attendre. Maintenant les plantations de Ceylan, des îles de la Sonde, de l'Afrique, ont montré que le para, le précieux para du Brésil avait des concurrents, la matière première, augmentant en quantité, diminuera donc en valeur.

Le pneu ainsi unifié, diminué, deviendra, lui aussi, mécanique. Je n'entends pas dire par là que nous verrons sur les routes des bandages métalliques, et toute cette pseudo-mécanique qui semble au contraire avoir fait son temps. Mais le pneu se montera et se démontera d'une façon mécanique, et non plus avec les instruments barbares de l'époque actuelle. On en est arrivé aujourd'hui, pour changer facilement un pneu, à changer la roue ou la jante. C'est une solution, mais ce n'est évidemment qu'une solution transitoire. On ne change pas un cylindre quand on a besoin de remplacer une bougie. Il est facile d'emporter quatre pneus de rechange, il est bien difficile d'emporter quatre roues. Un jour viendra, que je veux croire proche, où l'on se souviendra avec horreur de ce que nous appelons monter et démonter un pneu. On tirera un verrou quelconque on enlèvera le pneu crevé, à la main, on mettra à sa place un autre pneu, on tournera un robinet, et le pneu se gonflera tout seul, soit par le moteur, soit par un autre procédé. C'est un des plus gros progrès, des plus nécessaires qui restent à accomplir, et lorsqu'on voit qu'on a trouvé des magnétos qui allument séparément, avec des variations dans l'allumage, des moteurs de 18 cylindres tournant à 1500 tours, on a le droit de croire que ces progrès-là ont été tout de même plus difficiles à concevoir et à réaliser.

J'entends déjà que vous me dites : mais le vrai progrès ne serait-il pas de ne plus crever de pneus? Cela, ce n'est plus le progrès, c'est l'idéal, c'est même la chimère. Vous usez des souliers en marchant, les chevaux usent des fers, les voitures des bandages de fer, les locomotives et les wagons des bandages d'acier et des rails. Laissez-moi vous dire que puisqu'il en est ainsi, vous userez toujours en roulant du caoutchouc et de la toile, et aussi longtemps que vous mettrez de l'air à haute pression dans une chambre en caoutchouc, il se trouvera sur la route des objets pointus, coupants, pour pénétrer dans vos pneus. Aussi longtemps que vous roulerez vite, sur des routes au sol rugueux, vous élèverez la température à l'intérieur de vos pneus, et en élevant la température vous dilaterez l'air, et vous ferez éclater l'enveloppe. Peut-être cependant n'est-il pas interdit d'entrevoir pour les voitures futures, tout à fait futures, une espèce d'indicateur, soit aux yeux, soit à l'oreille, qui accuse au conducteur l'élévation de température ou de pression à l'intérieur des pneus, avant que ceux-ci n'éclatent.

Nous n'avons pas encore fini de considérer notre voiture de l'extérieur. Le châssis est bas, il ne peut guère l'être davantage, sous peine de voir les organes mobiles, comme le volant, toucher le sol au passage d'un caniveau ou d'un dos d'âne. Il est même probable que le développement de l'automobile dans les pays neufs pourvus de mauvaises routes, comme le Maroc, amènera, l'Amérique est un précédent, l'adoption de châssis surélevés. Tout au plus peut-on entrevoir un type futur dans lequel on n'abaissera pas, pour la cause ci-dessus, les points les plus bas de la voiture, mais dont tous les points de la voiture seront au niveau du point le plus bas. Cela permettrait notamment la diminution de hauteur des carrosseries fermées, tout en laissant aux voyageurs, une hauteur indispensable au-dessus des sièges.

UN PERFECTIONNEMENT QUI S'IMPOSE

Avant de remonter dans la voiture, nous allons la mettre en marche, et ici, il faut l'avouer, nous tombons encore sur un perfectionnement facile, et absolument nécessaire, et dont on peut même se demander par quelle aberration on attend encore l'adoption. Il faut espérer que d'ici quelques années, nous rirons, comme on rit d'un péril passé, de l'idée bizarre qu'ont eue les chauffeurs de 1895 à 1913 de mettre en marche leur moteurs au moyen d'une barre de fer coudée que l'on tourne à grand renfort de muscles, en appuyant du bras pour que l'encliquetage prenne, en tournant vite, pour que le mouvement de rotation soit assez rapide et que la magnéto puisse ainsi produire l'étincelle, et enfin avec prudence, pour qu'un retour inopportun du moteur ne vienne point vous casser le bras. Que la manivelle de mise en marche persiste, comme le moyen de fortune, afin de remédier aux mises en marche automatiques, comme on possède une paire d'avirons dans une barque à voiles ou à vapeur, je n'y vois pas d'inconvénient, mais quand on pense que sur une voiture de 28.000 ou de 35.000 francs, une six-cylindres, on tourne encore au départ les pistons avec une tringle, c'est à mourir de rire (quand on n'est pas chargé de cette ingrate fonction).

Montons maintenant dans notre automobile. La mise en marche a lancé le moteur, celui-ci tourne, la voiture avance, que va-t-il se passer? Tout d'abord que fera le moteur? Combien aura-t-il de cylindres? Si l'on en juge par la tendance actuelle, on peut répondre hardiment que dans un certain nombres d'années, notre moteur aura vraisemblablement, un nombre variable de cylindres, suivant sa puissance, le volume de chaque cylindre étant toujours à peu près le même. Il semble, en effet, aujourd'hui, prouvé que les meilleurs rendements, et tous les moteurs évoluent vers l'amélioration du rendement, se rencontrent dans une dimension de cylindres qui ne dépasse guère 120 m/m d'alésage. Si l'on veut augmenter la puissance, on augmentera le nombre des cylindres. Il est matériellement prouvé que c'est aujourd'hui beaucoup plus commode. C'est ainsi qu'on a vu, en course, des six-cylindres et même une douze-cylindres. Une quatre-cylindres d'un type classique fait, par exemple, trois litres de cylindrée. Si vous avez besoin de quatre litres et demi de cylindrée vous mettrez six-cylindres, si vous avez besoin de neuf litres vous mettrez douze cylindres, et vous les disposerez en V, de façon à ce que votre capot ne dépasse pas les dimensions imposées par l'esthétique. Dans la pratique, et si l'on peut assurer un rendement maximum au moteur de 120 m/m et de 130 m/m d'alésage, on ne s'apercevra guère de l'augmentation du nombre des cylindres, car aujourd'hui, on tire de pareils moteurs à quatre cylindres et à six cylindres des puissances si considérables qu'on ne peut guère utiliser davantage sur la route. Il est probable toutefois que l'expression classique de jadis, un gros moteur, sera remplacé : par un long moteur.

Ce moteur tournera aux vitesses les plus variables, ce qui simplifiera le problème du changement de vitesse. On disait jadis d'un moteur qu'il avait un régime d'un certain nombre de tours, c'est-à-dire qu'au dessus ou au-dessous de ce nombre de tours sa puissance tombait subitement. Le moteur futur n'aura pour ainsi dire pas de régime, et de 200 à 3.000 tours, il développera une puissance capable d'être utilisée, et d'entraîner la voiture. Chaque vitesse, du changement mécanique de vitesse, aura donc un coefficient d'élasticité faisant varier de 1 à 15 le nombre des kilomètres à l'heure possible avec cette seule vitesse.

Ce moteur consommera le moins possible, c'est dire que son carburateur sera l'une de ses pièces essentielles. A l'inverse du pneumatique, l'essence, le benzol et tous les carburants possibles ont subi une hausse effroyable. Il est à prévoir qu'aussi longtemps qu'on fera appel à des carburants dont la quantité accumulée dans le sol n'augmente point mais diminue sans cesse, cette hausse ne fera que s'accentuer. Le carburateur sera donc le grand économe de la voiture. Il sera réglé avec soin, et vraisemblablement indéréglable. Il est curieux de voir un brave chauffeur qui ne se doute même pas de ce qu'est la carburation, porter des mains aussi malhabiles qu'audacieuses sur un instrument qu'on a eu bien du mal à régler, à l'usine, avec le double concours de ceux qui firent le moteur et de ceux qui firent le carburateur. Y aura-t-il un ou plusieurs carburateurs? Les avis peuvent être partagés ; il est certain qu'au point de vue théorique, un carburateur par cylindre donne l'idéal. Il est non moins certain, surtout avec la méthode actuelle de réglage facultatif, et avec le prix des carburateurs, que c'est à la fois bien compliqué et bien cher. On peut cependant prévoir une espèce de carburateur multiple, surtout pour les quatre-cylindres, avec quatre gicleurs. Toutefois, il ne faudrait pas prendre cette prophétie trop au sérieux.

En revanche, ce qu'on peut affirmer, c'est que le moteur fera tout lui-même. Il fera tourner la magnéto produisant l'allumage, à moins qu'on arrive à un emploi pratique de la dynamo, ce qui a été tenté souvent, sans avoir été réussi. Il se distribuera son huile, son essence, son eau ; il fera naturellement marcher la voiture, fonctionner les signaux d'appel puissants, le jour, l'éclairage la nuit, gonflera les pneus, bref, comme Maître Jacques dans l'Avare, il fera un peu tout, ce qui est quelquefois le meilleur moyen de tout bien faire.

DES PETITS RENSEIGNEMENTS UTILES

Devant lui, le chauffeur aura toute une série de tableaux. J'espère qu'on voudra bien lui dire, ce qui doit être facile, combien il lui reste d'essence dans son réservoir, afin qu'il ne soit pas obligé de se livrer sans cesse à des calculs bizarres sur le nombre de kilométres parcourus, la consommation, mais qu'il reconnaisse d'un coup d'œil ce qu'il a, et combien il a de carburant. Il verra également circuler son huile, de jour comme de nuit, afin de ne pas être obligé, s'il voyage le soir, de s'apercevoir que son moteur ne graisse plus parce qu'il s'arrête et qu'il est, à jamais, grippé. Il saura également non seulement à quelle vitesse marche la voiture, et combien de kilomètres il a parcourus, premièrement au total, deuxièmement depuis un point qu'il fixera lui même, mais il saura aussi, comme on le sait déjà en aéroplane, à quelle vitesse tourne son moteur, ce qui est encore bien plus nécessaire. Si le moteur s'arrête, j'espère qu'il n'aura plus besoin de s'électriser les doigts pour savoir si oui ou non la magnéto donne du courant et si le courant arrive à l'intérieur du cylindre. Le fond des bougies sera transparent, il en existe déjà, et l'on verra passer l'étincelle, on pourra même voir si l'étincelle se produit dans de bonnes conditions. Il en sera de même pour l'essence, pour les soupapes. Si une soupape reste en l'air et ne ferme pas le moteur, cela sera indiqué au premier coup d'œil. Bref, on poursuivra l'évolution. Jadis il fallait pénétrer jusqu'aux entrailles de la machine pour savoir ce qui s'y passait.

Aujourd'hui, il faut l'ausculter; demain, il suffira de la regarder en levant le capot. Espérons aussi que ce capot se lèvera de façon commode, et s'attachera automatiquement, sans qu'on ait à craindre sa brusque ouverture. Il est même possible qu'on ait un jour des instruments de mesure qui indiquent avec une précision suffisante la température à l'intérieur du capot, et à l'intérieur du moteur, c'est-à-dire deux points essentiels qu'à l'heure actuelle nous ne connaissons pas même par ouï-dire.

Le chauffeur doit diriger, régler la vitesse et arrêter la voiture. Il est vraisemblable que les directions actuelles resteront les mêmes; on a tout de suite travaillé ce point, car c'était un point essentiel et dont on ne pouvait se passer. Il est cependant possible que nous ayons un jour des directions doubles, de façon à ce qu'une pièce cassée, ce qui est toujours possible, une seconde direction intervienne immédiatement, permettant de sauver le conducteur et ses passagers de la mort. Quelle que soit la solidité d'une pièce d'acier, il est incontestable qu'elle peut toujours céder, et au bout d'un certain nombre d'années, au bout d'un certain nombre de kilomètres qui peut varier suivant l'état du sol, la nature du conducteur, cette pièce peut se rompre; on ne saurait en faire un reproche au constructeur. En revanche, on peut lui reprocher de n'avoir pas prévu un dispositif tel qu'une rupture de direction soit sans conséquence pour la vie des voyageurs. Ces directions seront également protégées de façon à ce qu'un choc, toujours possible lui aussi, ne les mette pas hors d'usage, soit immédiatement, soit plus tard, ce qui est plus grave encore. Si l'on ne peut les abriter derrière l'essieu, ce qui offre des difficultés pour le travail du métal, dans l'effort qu'il subit, qu'on les défende par une espèce de chasse pierres, mais ne nous promenons plus sur la route, à 100 kilomètres à l'heure avec nos organes de direction prêts à subir le premier choc.

Pour varier l'allure, indépendamment du moteur, dont nous avons déjà parlé, nous avons le débrayage, les changements de vitesse et les freins. A l'heure actuelle, on fait varier l'allure du moteur, à la main et au pied ; le système le plus généralement employé est celui de l'accélérateur au pied, de cadran des gaz, que l'on règle à la main étant au ralenti. De cette façon, si le pied glisse, l'allure de la voiture diminue, ce qui est d'un emploi pratique moins dangereux que le système contraire. Il semble guère de ce côté qu'il y ait grand'chose à changer. Tout au plus, peut-être, un jour prévoira-t-on un coupe-circuit à l'intérieur des voitures, en cas d'accident du chauffeur, ou si la voiture se met en marche sans que celui-ci soit au volant. Ce sont là choses faciles à réaliser. Le système des pédales de débrayage et de frein paraît également définitif, ou à peu près ; on les rendra simplement de plus en plus progressives, et, espérons-le aussi, de moins en moins dures et de plus en plus dans le sens du travail naturel de la jambe lorsque le chauffeur est assis. Les freins se développeront de jour en jour. A l'heure actuelle, beaucoup de voitures légères n'ont pour ainsi dire pas de frein, et peuvent ralentir plutôt qu'arrêter. Le système des trois freins successifs, deux sur l'arbre, avant et après le changement de vitesse, un sur les roues paraît devoir être le départ d'un freinage progressif intéressant la plus grande surface possible dans l'ensemble du mécanisme en mouvement. C'est évidemment là qu'est l'avenir. Peut-être, aussi, aurons-nous un jour des freins sur les roues qui, automatiquement, cesseront de bloquer au moment où la roue ne tourne plus, tandis que la voiture avance encore et va se transformer en traîneau; peut-être aussi arriverons-nous à un dispositif qui permette, en plus du chauffeur, au moteur lui-même une fois débrayé, d'utiliser sa puissance à freiner le véhicule.

Il ne nous reste plus guère à examiner que la transmission. Là on a fait peu de progrès, sinon dans la qualité de la construction, mais on en est encore à chercher un embrayage vraiment progressif qui ne puisse pas faire caler le moteur, et qui cependant ne patine point, et, après de nombreuses expériences, on est toujours aux trains baladeurs doubles ou triples, et à la chaîne ou la cardan. Nous aurons peut-être là une révolution, mais rien ne permet de l'espérer, et en tous cas rien ne fait entrevoir une solution plutôt qu'une autre.

ET LA CARROSSERIE DE L'AVENIR ?

Occupons-nous maintenant de la carrosserie; c'est ici que les espoirs les plus grands sont permis. La carrosserie actuelle est une simple carrosserie de transition, qui n'est pas plus appliquée à l'automobile qu'elle n'a été conçue pour elle.

Le chauffeur se promène toujours ayant devant lui, comme expression dernière des nouveautés pratiques, une glace, grâce à laquelle, s'il fait soleil il est ébloui souvent, en marchant dans une certaine direction, et s'il pleut, il a devant les yeux, dans toutes les directions, un voile opaque, une buée. Il se trouve donc dans l'alternative ou de lever sa glace et d'être trempé, ou de garder sa glace et de rien voir du tout. Ajoutons que si quelque gamin, profitant de la belle allure de la voiture lance un caillou, et touche la glace, il peut causer la mort des voyageurs, en blessant grièvement le conducteur. Dans la voiture future, le conducteur aura devant lui un corps transparent défendu, pouvant recevoir des chocs sans se briser, la pluie sans devenir opaque, et qui, de plus, ne créera pas, dans la voiture, aux places d'arrière, un tourbillon d'air glacé qui rend insupportables, à grande vitesse, ces places où l'on met d'ordinaire les femmes et les invités de choix.

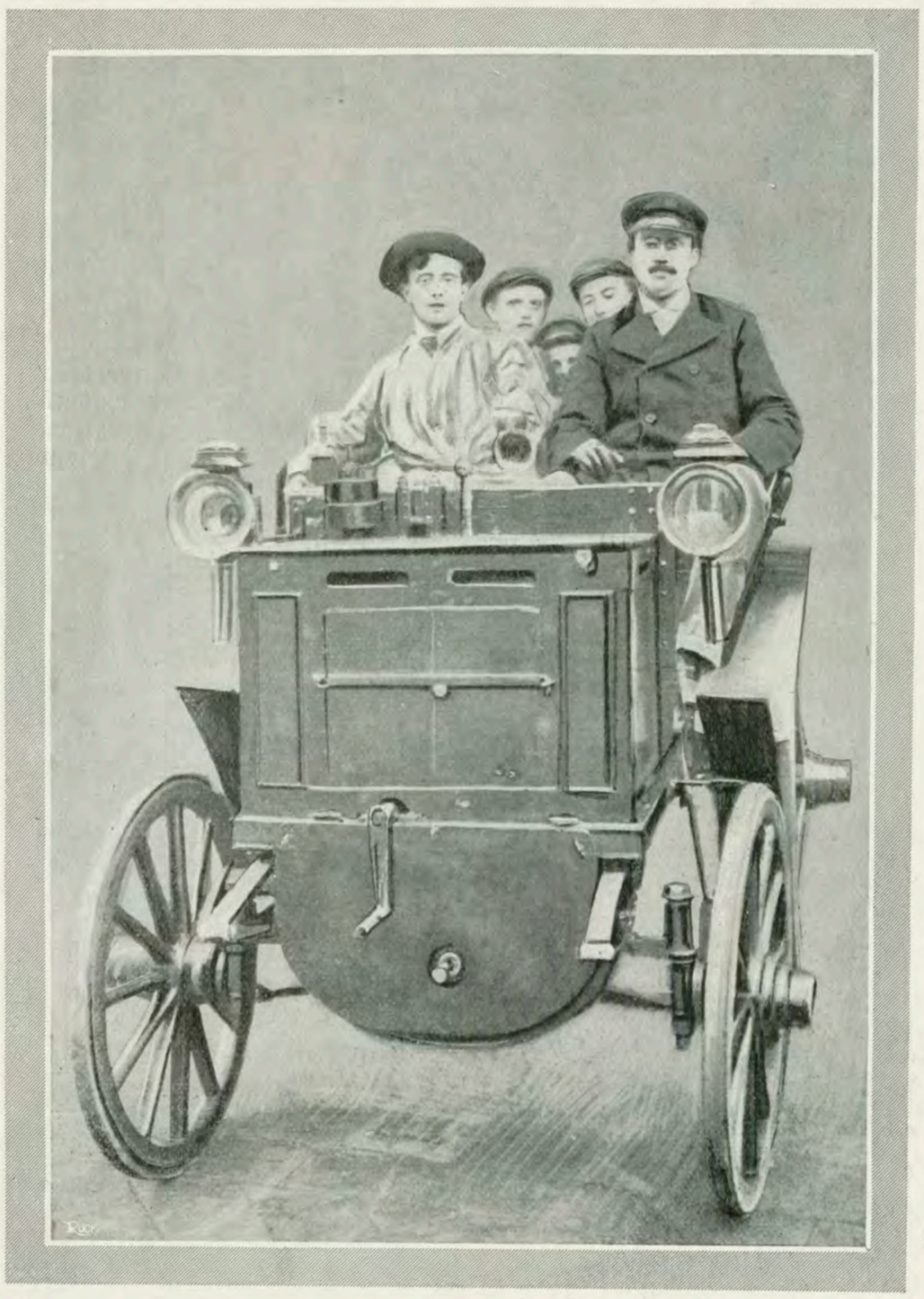
Il est vraisemblable aussi que nous verrons diminuer le nombre des types de voitures, ouvertes ou fermées. Nous aurons dans chaque usine trois ou quatre types de voitures, pas plus, appropriées par leur dimension, leur hauteur, leur poids, aux dimensions, au poids, à la suspension et à la vitesse des châssis de cette marque. Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui il y a si peu de voitures à conduite intérieure dans lesquelles on soit à son aise? C'est que chaque carrossier et presque chaque client, a sa conduite intérieure à lui, avec ses dimensions à lui, sans s'occuper si elles correspondent à l'équilibre mécanique du châssis à ses dimensions, à la répartition de ses centres de chaleur, de ventilation, à sa vitesse. Si bien que tantôt on étouffe, tantôt on est dans un courant d'air, bref on a l'impression de quelque chose qui n'est pas fait sur mesure, et qui néanmoins coûte très cher. La carrosserie future, étudiée dans ses formes extérieures par un service spécial de l'usine même d'automobiles, construite dans cette usine, ou bien ailleurs, peu importe, aura des dimensions et des formes arrêtées à l'extérieur. On prendra le grand modèle, le petit, le moyen, suivant qu'on aura besoin de plus ou moins de place à l'intérieur, que la carrosserie soit ouverte ou fermée. Ensuite, on répartira les sièges à l'intérieur suivant son propre goût. On aura également des sièges mobiles, à dimensions variables. Même quand une automobile ne change pas de propriétaire, ce ne sont pas toujours les mêmes gens qui s'asseyent aux mêmes places.

Que vous ayez 1 m. 95 ou 1 m. 45, on vous oblige maintenant à avoir le même siège, c'est-à-dire les genoux dans le nez ou les talons à trente centimètres du sol. Ces carrosseries seront disposées de façon à ce que, sans torticolis, on puisse voir la route devant, derrière et sur les côtés. Ce sont les voyageurs qui, par timbre ou par un signal quelconque, avertiront le chauffeur qu'une voiture arrive par derrière et va les dépasser. Rien de plus grotesque que ces voitures actuelles où le chauffeur ne peut rien voir derrière lui, et où les passagers ont besoin de décrocher un tube acoustique, et de hurler pour prévenir le conducteur de ce qu'ils peuvent voir, fort mal d'ailleurs.

N'y a-t-il pas dans tout cela un peu de rêve? Peut-être, peut-être aussi n'y en a-t-il pas assez, et peut-être dans dix ans tout cela apparaîtra-t-il bien pâle à côté de ce que nous aurons réellement. Cependant une bonne voiture de ce genre, filant sur la route à 90 ou 100 kilomètres à l'heure, coûtant peu, faite en série, elle et sa carrosserie, ayant des pneus accessibles, une surface de roulement proportionnelle à son poids et à sa vitesse, sera certainement, même à cette époque, un bel engin, et l'une des expressions les plus hautes du génie civilisateur de l'homme.

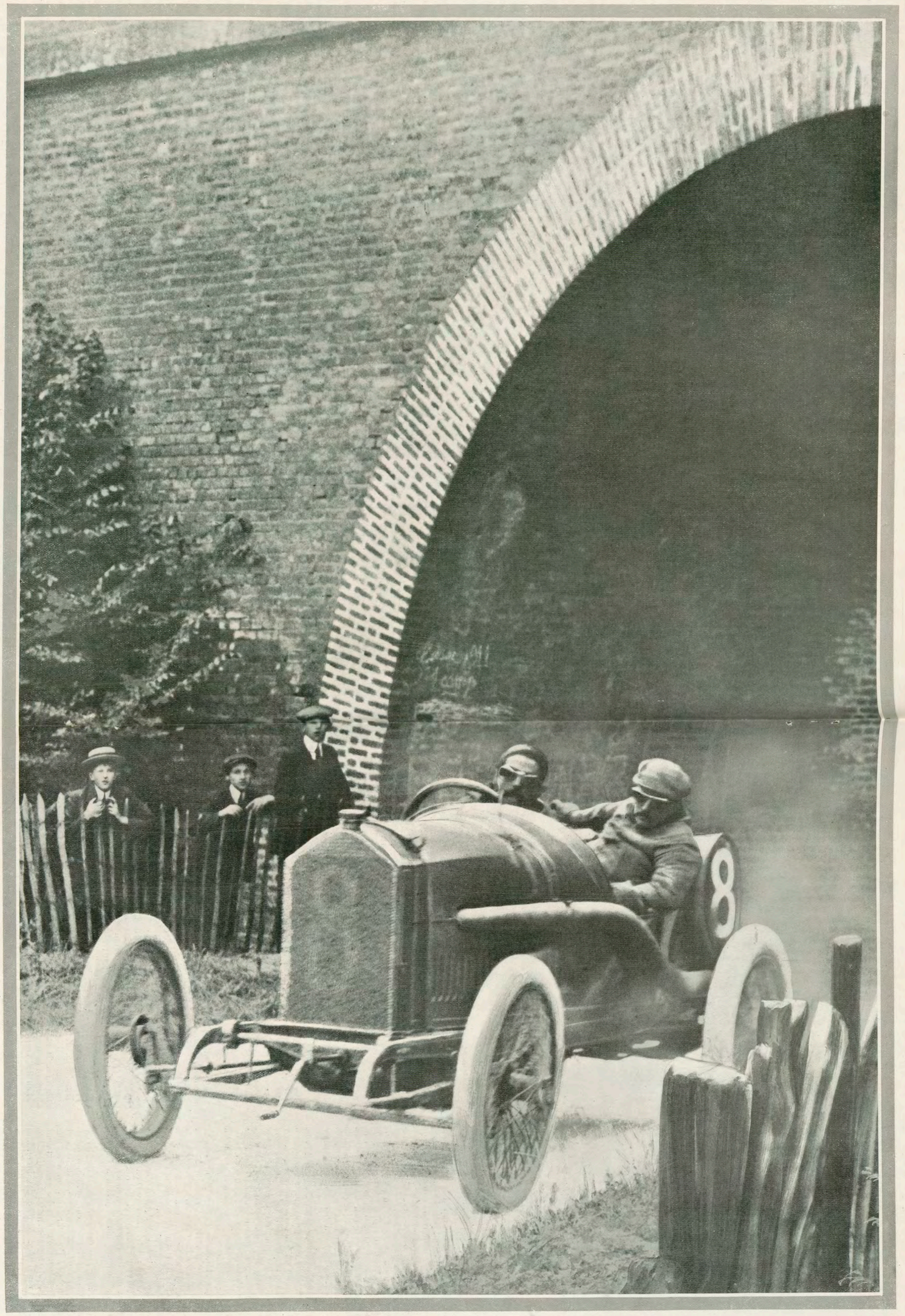
Et peut-être même l'attendrons-nous toujours.

GEORGES PRADE.



UN DÉBUT

C'est sur cette automobile, qui, pour l'époque, comportait les plus grands perfectionnements, que notre collaborateur Georges Prade fit son apprentissage de chauffeur, en 1899.

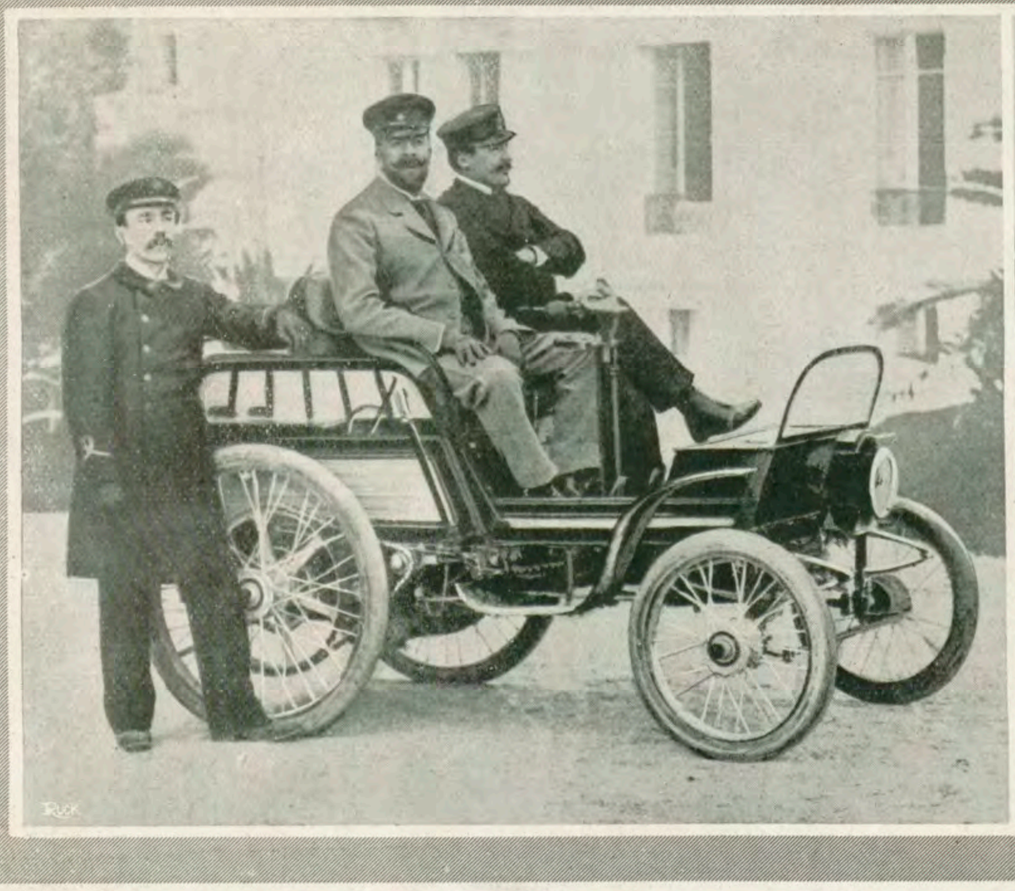


BOILLOT, VAINQUEUR DES GRANDS PRIX DE L'A. C. F. DE 1912 ET 1913, ET DU CIRCUIT DE BOULOGNE 1913.

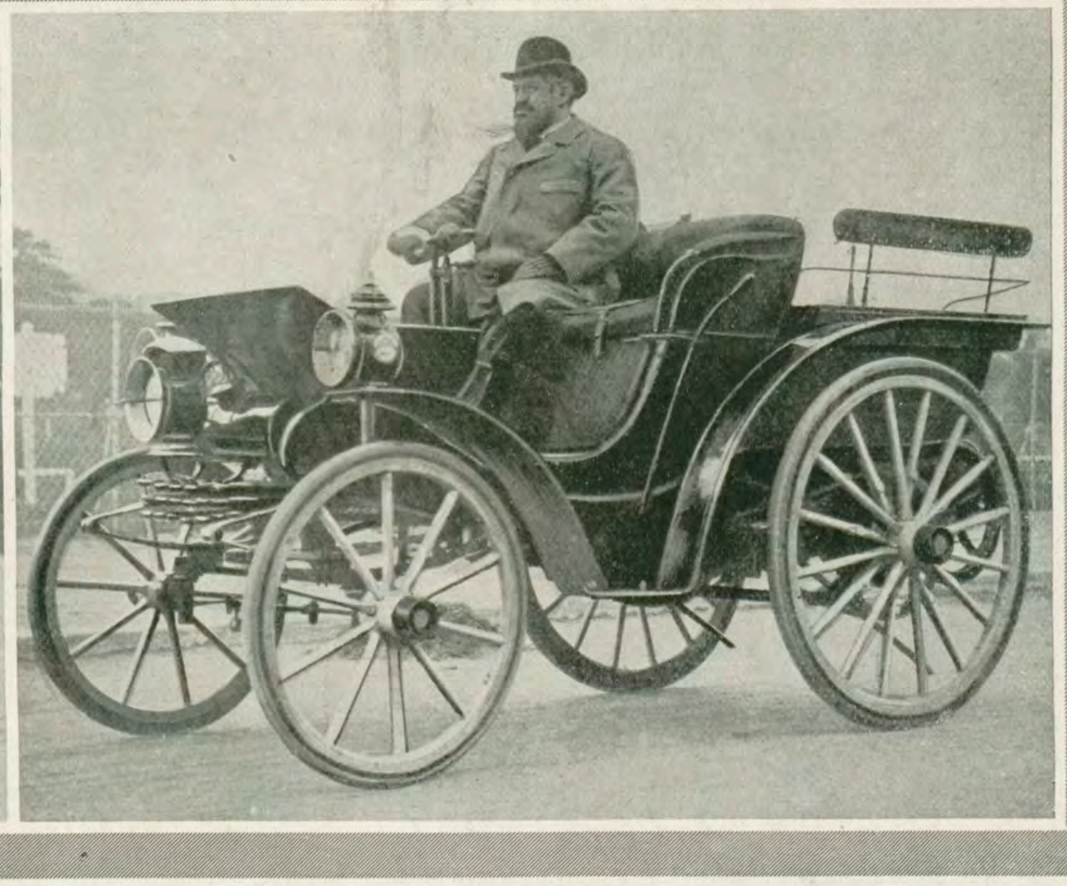
Georges Boillot est sans aucun doute le meilleur conducteur que nous ayons eu depuis Théry. Il est même en passe de battre le glorieux record du regretté champion. Toutes les courses auxquelles il prend part se terminent par des victoires, quelle que soit la qualité de ses adversaires, les meilleurs de toutes les nations. Si le titre de champion du monde d'automobile existait, depuis deux ans, il serait décerné au fameux Boillot.

LE ROI DE LA ROUTE ET DE LA VITESSE

Ce qui distingue Georges Boillot, c'est sa parfaite maîtrise et sa merveilleuse compréhension de la course. Grâce à sa méthode et à son calme, il est le grand maître de la route, celui qui a su imposer à tous sa supériorité, celui devant lequel on ne cherche même pas à lutter. Il ne se contente pas de piloter la meilleure voiture, à l'établissement de laquelle, il a d'ailleurs collaboré ainsi que son camarade Goux et le malheureux Zuccarelli, il sait en obtenir le maximum de rendement. Il émerveille tous les spectateurs par son calme, sa tranquillité dans les ravitaillements. Il est l'homme qui mène sa course progressivement : partant à une allure soutenue, mais loin d'être la plus rapide qu'il puisse obtenir, il laisse ses adversaires s'épuiser contre lui pendant les premiers tours et fatiguer leur voiture d'une façon préjudiciable pour la fin de l'épreuve. Puis, il accélère et dès lors prend la tête pour ne plus la quitter. C'est ainsi qu'il remporta le Grand Prix de l'A. C. F. à Dieppe en 1912, qu'il triompha dans le Grand Prix de l'A. C. F. à Amiens cette année et qu'il remporta le Grand Prix des voitures légères à Boulogne, sans oublier toutes les courses de côtes ou du kilomètre et sa lutte contre les records à Brooklands où il fit triompher sa Peugeot. Boillot est bien le champion incontestable de l'automobile. Nous devons être fiers de constater que ce virtuose du volant est l'un des nôtres et qu'aucun étranger ne peut rivaliser avec lui.



UNE DES PREMIÈRES VOITURES MORS A 4 CYLINDRES EN V
Le président de l'Automobile Club de France, le baron de Zuylen, photographié en 1896 au guidon de sa Mors, dont la transmission était à courroie.



M. TROUETTE A BORD DE SA DELAHAYE
Cette voiture était en tous points semblables à celles qui prirent part, en 1896, à la course Paris-Marseille et qui étaient conduites par MM. Delahaye et Archdeacon.

17 ANS DÉJA! LE SALON DE 1896

PAR PAUL MEYAN

Il est bon, quelquefois, de jeter un regard en arrière, ne serait-ce que pour revoir le chemin parcouru, mesurer la hauteur des obstacles franchis, donner un souvenir à ceux qui sont tombés au cours des premières étapes et des premiers combats.

Il y a quelque dix-sept ans, en 1896, aux Champs-Elysées, dans la grande nef de l'ancien Palais de l'Industrie qui, pour la quatrième fois, abritait l'exposition du Cycle, un petit nombre de constructeurs de voitures automobiles firent leur apparition et mirent sous les yeux de la foule, perdus au milieu de la masse des bicyclettes, tricycles et tandems, une trentaine, au maximum, de leurs modèles.

Début qui n'avait rien de timide, vous pouvez m'en croire. A peine né, l'enfant prétendait marquer sa place au soleil, prouver que, de constitution robuste, il grandirait vite et bien. Il poussait seulement ses premiers vagissements, mais il tenait à ce qu'on les entendit partout ; ses membres frêles laissaient prévoir des jarrets solides qui le mèneraient loin, des coudes qui lui permettraient de se frayer hardiment son chemin. Et les fées qui entourèrent son berceau ne lui ménagèrent pas leurs étrennes.

Je sais bien qu'à l'Exposition universelle de 1889, Panhard-Levassor avait une voiture sans chevaux. Mais qui la vit, qui la connut, qui en parla ? Le gardien du coin solitaire où l'ancêtre était reléguée, n'y trouvait, de temps en temps, que quelques familles de provinciaux qui, à l'heure du déjeuner, profitaient des banquettes délaissées pour y consommer, à l'aise et loin du bruit, un repas économique. Ce n'est certes pas de ce jour que date l'automobile en France. Il fallut les courses désormais historiques de Paris-Bordeaux Paris, en 1895, et de Paris-Marseille et retour, en 1896, pour fixer l'attention et établir un point de départ réel à la nouvelle industrie.

L'arrivée de Levassor à la Porte-Maillot, le 13 juin 1895, revenant le premier de Bordeaux, après avoir couvert 1.200 kilomètres en 48 heures et 48 minutes, frappe les imaginations, ouvre les yeux à la lumière nouvelle. Un nouveau coup est porté, l'année suivante ; on traverse à nouveau la France, mais dans un autre sens, et c'est vers Marseille que 31 concurrents s'élancent. Treize d'entre eux seulement y parviennent et ces treize nous les retrouvons à Paris, à l'arrivée. Ce furent : 3 Panhard-Levassor; 2 Peugeot ; 3 tricycles de Dion-Bouton ; 2 Delahaye ; 2 Maison Parisienne (Benz) ; 1 Landry et Beyroux. Si j'ai cité ces noms, c'est que nous devions les retrouver groupés dans un stand d'honneur, au Salon qui, quelques jours après leur victoire, allait ouvrir ses portes.

C'était encore l'époque des brûleurs, de ces petits tubes de platine qu'on nous volait si gentiment, parce qu'ils valaient 25 francs pièce. Vous en souvenez-vous ? Qui pensait alors aux magnétos, à la basse et à la haute tension, au double allumage ? Pour direction, on avait une barre ou un guidon. Les châssis étaient courts et les roues étaient grandes. Les pneus, quand on en avait, mesuraient 90 de section. Les capotes américaines, c'était le grand luxe. A côté des limousines d'aujourd'hui et des 135, quelle misère ! Mais c'était le bon temps, les temps héroïques où le constructeur disait au client : Croyez-moi, ne dépassez pas 30 kilomètres en grande vitesse, ce sera prudent !

— *Quantum mutatus !* s'écrieraient nos Boillot et nos Bablot.

Aujourd'hui, le Salon qui va ouvrir ses portes, s'appelle le Salon de l'Automobile et du Cycle ; celui de 1896 s'appelait Salon du Cycle et de l'Automobile. Ce n'est qu'une nuance, mais ce simple renversement de mots donne bien la note de l'évolution. La bicyclette était, alors, la reine incontestée ; elle n'est plus, aujourd'hui, dans les vastes espaces du Grand Palais, qu'un accessoire arrivé à la perfection et dont on ne s'inquiète pas plus que d'un piano, d'une machine à coudre ou de toute autre industrie classée, ce qui n'empêche le cycle de chiffrer ses affaires par centaines de millions et d'être en pleine prospérité.

Avant d'entreprendre une revue rapide des merveilles exposées aujourd'hui, d'en décrire les qualités, d'énumérer les progrès accomplis au cours de la dernière année, nous avons voulu jeter un coup d'œil rétrospectif, remonter aux débuts de l'automobile qui, tout brillant, tout puissant que vous le connaissez, n'a pas encore compté son dix-huitième printemps.

Donc, le Salon du Cycle et de l'Automobile, en l'an de grâce 1896, fut inauguré le samedi 12 décembre, à deux heures de l'après-midi, par M. Boucher, ministre du Commerce, à qui le comte de Dion, président du Comité d'organisation, accompagné de MM. Armand Peugeot, président du Comité de patronage, Bivort, commissaire général, Giraudeau, secrétaire, et les membres du Comité, en firent les honneurs.

Groupés autour du Stand de l'Automobile-Club de France, fondé depuis un an à peine, les constructeurs de voitures sans chevaux n'étaient que 29. Voici leurs noms :

Audibert-Lavirotte, de Lyon; Amédée Bollée, du Mans; Compagnie Anglo-Française qui munissait ses voitures de moteurs allemands Benz, comme d'ailleurs Fisson et la Maison Parisienne; David; Gautier-Wehrlé; Kellner et Feugère; Landry et Beyroux; Lefebvre; Lepape; Mors; Panhard et Levassor; Peugeot; Prétot, avec son avant-train actionnant un fiacre; Roser-Masurier; Gustin; George Richard; Rochet-Schneider, de Lyon; Rossel, de Lille; Vallée, du Mans, exposaient des voitures à pétrole.

De Dion-Bouton, Trioulevre, Le Blant, Nègre, Serpollet étaient les représentants de la vapeur qui avait encore ses partisans. Darracq, enfin, exposait une voiture électrique qui, disait un écriteau, avait trouvé, en quelques jours, 150 acquéreurs. Prirent-ils jamais livraison ?

9 exposants de tricycles ou voiturettes : Baille-Lemaire; Léon Bollée; Clément Gladiator-Humber; Dalifol; de Dion-Bouton; Forest; Foucher et Delachanal; Loyal; Morel; et deux bicyclettes à moteur : Lotz et Huzelstein, Rousset, complétaient le catalogue automobile avec les exposants d'accessoires au nombre de 9 : Longuemare (brûleurs); les fils de A. Deutsch (essence Motonaphta); Lemoine (essieux et ressorts), Monnin (allumage électrique); Société de Colombes (essence Stelline); Michelin, Torrilhon, Vinet et Vital-Bouhours (caoutchouc).

Au total, 49 exposants. Et, de tous ces noms, c'est à peine si une quinzaine survit aujourd'hui, tous bien placés d'ailleurs sur le marché

LA VOITURE A VAPEUR DE SERPOLLET
C'est une des premières voitures à carrosserie couverte qui ait été mise en circulation. M. Serpollet est auprès de sa voiture.

LA VOITURE PANHARD-LEVASSOR DE M. PAUL MEYAN
Cette voiture était du même type que celle que conduisait M. René de Knyff dans la course Paris-Marseille-Paris. C'était une 6 chx, 2 cylindres.

mondial et ayant largement récolté le fruit de leurs efforts incessants. On voit, par cette courte énumération, quel chemin a été parcouru en dix-sept années de luttes héroïques.

Mais le succès de l'automobile s'affirmait dès le début puisque, à peine le Salon avait-il fermé ses portes, qu'un groupe de constructeurs levait l'étendard de la révolte et demandait qu'à l'avenir l'Automobile-Club de France fut chargé d'organiser une exposition spéciale de voitures automobiles. Le cycle ira de son côté et nous irons du nôtre, disait M. Pierron, porte-parole des mécontents. La séparation ne se fit pas ; mais, peu à peu, sous l'égide de l'A. C. F., le cycle céda le pas et je crois bien qu'aujourd'hui, s'il n'y avait pas un Salon de l'Automobile, il n'y aurait plus de Salon du Cycle.

L'exposition portait rapidement ses fruits; et, de toutes parts, les demandes d'achat affluaient, péniblement satisfaites, car la production était restreinte et je retrouve dans un numéro de l'*Illustration* de l'époque, un article qui dépeint très justement la situation de l'automobile à ce moment.

« Cette industrie nouvelle, disait notre confrère, est encore dans sa première enfance. Que si d'aucuns — et c'est le petit nombre — s'occupent de la question depuis plusieurs années déjà, comme MM. de Dion-Bouton, Serpollet, Panhard-Levassor et Peugeot, ce n'est, en somme, que depuis l'année dernière que, vraiment, pour le commun des mortels l'automobile existe.

« Depuis ce jour, c'est une fièvre constante qui amène, à chaque instant de nouveaux perfectionnements. La crainte du lendemain, plus rapproché peut-être que l'on ne croit, qui apportera l'invention définitive, est bien faite pour retenir nos constructeurs, au moment d'installer l'important et coûteux outillage nécessaire à la fabrication d'un grand nombre de véhicules. Et l'on se trouve alors en présence d'industriels qui peuvent fournir *une* ou *deux* voitures par semaine alors qu'ils reçoivent commande de cinq ou six. Force est donc au client d'attendre quatre, cinq ou six mois le véhicule qui ne sera peut-être plus alors qu'un rossignol.

« Quelques-uns, plus impatients, plus fortunés aussi, ont eu l'idée de racheter, moyennant une prime de 1.000 ou 2.000 francs, un numéro d'ordre antérieur au leur et d'entrer ainsi en possession immédiate d'une voiture. »

Et cet agiotage prit bientôt des proportions inouïes. J'ai connu des voitures de 10.000 francs qui ont été vendues 30.000 et 40.000 francs, après que leurs propriétaires s'en étaient servi pendant quelques semaines. C'était l'âge d'or. Nous en sommes loin aujourd'hui. Les deux voitures par semaine d'un constructeur sont devenues vingt par jour et l'on ne paye plus de prime pour détenir une rapide livraison. Ceux d'aujourd'hui ignorent les brûleurs, la direction à barre, les caoutchoucs pleins et les pannes qui ne nous empêchèrent pourtant pas de goûter de grandes joies et de courir pas mal de kilomètres, sans abri, inconfortablement assis sur des véhicules haut perchés. Mais on se sentait son seul maître sur la route, libre de partir à son heure — je ne dis pas : arriver — de choisir son chemin, indépendant. Et c'est, j'en suis sûr, cette indépendance, cette grande liberté de circulation qui ont été les véritables causes de succès de l'automobile, dont chaque exposition est une affirmation nouvelle et indispensable.

Depuis, nous avons vu bien d'autres expositions, nous avons admiré non seulement les merveilles qui y ont figuré, mais aussi l'orgie de luxe, la débauche de lumière auxquelles elles ont donné lieu. C'était à qui, des exposants, édifierait le stand le plus riche et le plus original, pour y encadrer les châssis polis, ouvragés, les cuivres et les nickels resplendissants; les carosseries les plus riches et les plus confortables. Nous avons assisté, année par année, à la progression si rapide de cette industrie, depuis ses premiers pas jusqu'à aujourd'hui, et nous avons applaudi à la transformation progressive et rationnelle de ces châssis qui eurent nos premiers enthousiasmes.

Nous avons suivi et pris part aux courses héroïques qui ont classé l'automobile, ces courses de ville à ville, si fertiles en incidents, où les coureurs ne se perdaient pour ainsi dire, pas de vue, où l'on dépassait un camarade malchanceux à chaque instant, où l'on était dépassé soi-même, lorsque la fâcheuse panne vous immobilisait quelques kilomètres plus loin.

Qu'étaient ces voitures de course ? Celles dont on se servait journellement. Les engins construits spécialement en vue d'une épreuve n'avaient pas encore vu le jour. Alors, on enlevait tout le poids inutile, on grattait un peu de fer, un peu de bronze de ci de là, on mettait des carrosseries en osier et l'on courait ainsi au petit bonheur, bloquant les régulateurs dans les descentes, et très fiers quand on avait réussi le 20 ou le 25 de moyenne sur un parcours accidenté de 150 ou 200 kilomètres.

Que de souvenirs de ce genre, nous aurions à rappeler, que d'anecdotes à conter qui feraient sourire les jeunes d'aujourd'hui mais que nous avons plaisir à redire, nous qui les avons vécus et que nul ne revivra plus !

PAUL MEYAN.

UNE VOITURE DE VILLE EN 1896
Une des premières voitures de ville Peugeot, appartenant à Sir David Salomons. A noter la place du mécanicien.

LES HASARDS DU GRAND TOURISME

Au cours d'une grande randonnée dans le Tyrol, le hasard met sur le chemin du touriste des détachements de cavalerie autrichienne en manœuvres. Cette photographie a été prise dans la vallée de l'Adige, aux environs de Botzen.

CEUX QUE L'ON RENCONTRE SUR LA ROUTE

PAR G. BOILLOT

On dit qu'un tireur aux pigeons est un mauvais chasseur, qu'un romancier ou un auteur dramatique serait nul au service de la correspondance d'une maison de commerce ; il ne faudrait pas conclure de là qu'un coureur ne peut pas pratiquer le tourisme. Ceux-là, au contraire, qui ont l'habitude et la spécialité de conduire les automobiles de course à des vitesses de 150 à 160 kilomètres à l'heure et quelquefois plus, sont peut-être les plus sages et les plus prudents sur la route.

Cela tient peut-être à ce qu'accoutumés aux applaudissements qui les accueillent à leurs passages devant les tribunes, ils n'éprouvent aucun besoin, une fois livrés à eux-mêmes et à leur bon plaisir, d'épater le bourgeois. C'est malheureusement le but que se proposent bon nombre de ces jeunes chauffards que nous voyons sillonner, le dimanche, les routes des environs de Paris, car ils ne vont jamais bien loin et préfèrent opérer devant la galerie.

L'ÉNERGUMÈNE

Je me souviens, m'étant arrêté un jour dans un petit village de la banlieue sur la route de Nancy, d'avoir été surpris par un grand bruit d'échappement libre éclatant soudain à l'entrée de la rue. Dans un grand nuage de poussière, un bolide bondissait, chassant devant lui poules et chiens apeurés, zigzaguant quelque peu au grand effroi des habitants qui se réfugiaient sous leurs portes montrant le poing à ces énergumènes. Le sol était pavé, Dieu sait comme; il y avait un caniveau, qu'importe! la voiture franchissait tout en vitesse et disparut bientôt au loin. Vous devinez le signalement : gros capot, pas d'ailes ; deux baquets minuscules, dans lesquels deux êtres humains, coiffés d'un bonnet sans visière, les yeux abrités derrière de larges lunettes, couchés sous une direction fortement inclinée. Ils semaient la terreur sur leur passage, et, de ce train-là, ils devaient atteindre la frontière en quelques heures. Eh bien, non! Je les retrouvais, un moment après, à quelques kilomètres, arrêtés au coin d'un bois, allongés à l'ombre sur l'herbe du talus. Ils avaient épaté les bourgeois ; ils étaient contents, et, après ce repos volontaire, ils comptaient sans doute repartir doucettement pour recommencer même prouesse au prochain village rencontré.

Je ne pense pas qu'on puisse qualifier du nom de touristes, les gens de cet acabit. Ils en sont l'antithèse; ils font au tourisme et à l'automobile le plus grand tort ; et, malheureusement, l'espèce en est trop multipliée.

C'est ceux-là que les règlements de police devraient poursuivre sans pitié, à qui toutes les rigueurs de la loi devraient être appliquées et c'est justement eux, ironie du sort, qui passent le plus souvent à travers les mailles du filet, alors que les sages, les prudents, les innocents payent les pots cassés.

Voulez-vous une anecdote à ce sujet? Je vous la donne pour authentique puisque j'y ai joué un rôle.

La descente de Suresnes. Je revenais de Buc, à petite allure, dans une conduite intérieure de modeste puissance. Un cycliste me dépasse et derrière lui, en trombe, s'amène un lourd torpedo, trompant, sirénant, pétaradant. Mon cycliste se retourne, voit le danger qu'il court, fait brusquement un crochet à droite, dérape dans une flaque d'eau et s'étale tout de son long. Pendant ce temps, le torpedo passe et disparaît dans la poussière et le bruit. Je m'arrête auprès du cycliste que des passants ont relevé et n'ai pas plutôt mis pied à terre qu'une bordée d'insultes m'accueille. Bandit ! Assassin ! Apache ! Et je choisis encore les épithètes les plus douces. La foule s'amasse. C'est moi qui ai fait le coup ! Au poste ! A la Seine ! Heureusement quelqu'un me reconnaît.

— Eh ! Boillot, que se passe-t-il?

Mon nom m'a servi ce jour-là. En l'entendant prononcer, l'émeute se calma ; et ceux-là qui voulaient m'écharper pensèrent sans doute qu'un coureur de profession n'est pas un coureur d'accidents. Ce qui prouve que, si nous ne jouissons pas d'une trop mauvaise réputation, par contre un simple particulier eut été, à ma place, sérieusement houspillé pour le compte de l'émergumène qui avait disparu depuis longtemps. C'était probablement aussi un touriste, celui-là !

IL Y A TOURISTES ET TOURISTES

C'est que des touristes il y en a de toutes sortes.

Il y a le jeune couple modeste et peu préoccupé de ceux qui le dépassent ou le suivent. Il s'en va son petit bonhomme de chemin, cherchant l'auberge discrète au bord de l'eau ou dans la forêt où il passera son di-

DANS LES GORGES DU VERCORS

Le vrai touriste sait découvrir en France des sites pittoresques qui peuvent rivaliser avec les beautés les plus réputées de l'étranger.

AU SOMMET DU GUADARRAMA

Le voyageur qui aime le confortable et veut se prémunir d'avance contre toutes les intempéries, prendra la lourde limousine.

manche, loin des bruits de la ville, comme disait Boileau, qui ne fut jamais mon cousin.

Il y a le touriste mondain, dont la seule occupation est d'aller du Casino de Deauville au Casino de Cabourg et vice-versa, l'été, et, l'hiver, de déambuler entre le Casino de Nice et celui de Monte-Carlo, de préférence par la petite corniche parce qu'ainsi il pourra maugréer contre les tramways qui infestent cette délicieuse route et qui auront failli vingt fois l'écharper.

Le touriste mondain a un mécanicien impeccable à côté de lui, mais il conduit lui-même avec une grande prétention à la maëstria ; ses virages savants, une seule main au volant, devant l'hôtel de Paris, ou sur la place Masséna, sans avoir l'air d'y toucher et tout en causant avec un ami resté sur le trottoir, lui valent des succès dont il est fier. Il ne rentrera à l'hôtel ou au Club que la barbe, les cheveux et les vêtements gris de poussière, les lunettes pendues au poignet ; le groom l'époussettera plus tard, mais il ne veut pas manquer son entrée. Il est poseur, mais, généralement, sait son affaire et conduit bien.

Il y a le gigolo qui fait du tourisme à sa façon. Nanti d'un héritage fraîchement échu, il le croque rapidement et l'automobile l'y aide ainsi que deux ou trois amis moins fortunés. A celui-là, il faut une automobile rapide, légère, dont tous impedimenta sont bannis : pare-brise, porte-bagages, capote. Pas de mécano, on conduit à l'américaine, sans casquette, cheveux au vent, les yeux pleins de larmes parce que sans lunettes. Des phares et un gros projecteur parce que, chez Maxim, il fera le pari de partir à 2 heures du matin et d'être à Deauville à 5 heures. Ou bien il s'en ira de Paris à Brest en une étape et se vantera d'avoir avalé des kilomètres à tombeau ouvert. Il n'est pas méchant, le gigolo, mais il est dangereux.

Nous avons encore le touriste qui profite de ses vacances pour visiter ses clients, ses fournisseurs, ses agents ou ses succursales. Les beautés du paysage, les sites pittoresques le laissent généralement froid ; le style ogival ou roman de l'impressionne guère : mais il supputera volontiers la valeur d'un champ de blé s'il est meunier, d'une prairie s'il est éleveur, d'une carrière de pierre ou de sable s'il est du bâtiment. Par exemple, il maudira le pneumatique crevé qui le met d'un quart d'heure en retard et peut lui faire manquer un rendez-vous à la ville voisine. Pas dangereux celui-là, mais pas intéressant.

Le commis-voyageur fait aussi du tourisme. Il trimballe ses échantillons et, tout en écoutant le ronronnement de ses engrenages, il additionne dans sa pensée les commissions reçues le matin et celles qu'il pourra prendre le soir à la prochaine étape. La route, pour lui, est un chemin qui relie un point à un autre. Il prenait, autrefois, le chemin de fer, mais maintenant l'automobile a ses grandes préférences parce qu'elle lui donne une plus grande commodité de déplacement, qu'il arrive chez le client, à sa porte même, avec ses boîtes, ses malles et tous les articles qu'il représente et que, sa tournée quotidienne finie, il peut filer un peu plus loin et, sans souci des horaires des compagnies de chemin de fer, gagner certain petit patelin de sa connaissance où il a le souvenir d'avoir fait un succulent et copieux repas. S'il n'est pas toujours gourmet, il est souvent gourmand, le commis-voyageur et il a plaisir à régler ses étapes d'après la chère qui l'y attend. Et il s'en va, sans hâte, au long des champs, le commis-voyageur, trouvant la vie douce et bonne, persuadé que le lendemain sera heureux comme la veille, cherchant le bon mot, le coq à l'âne qui amènera le sourire sur les lèvres du client hésitant et qui l'aidera à enlever l'affaire.

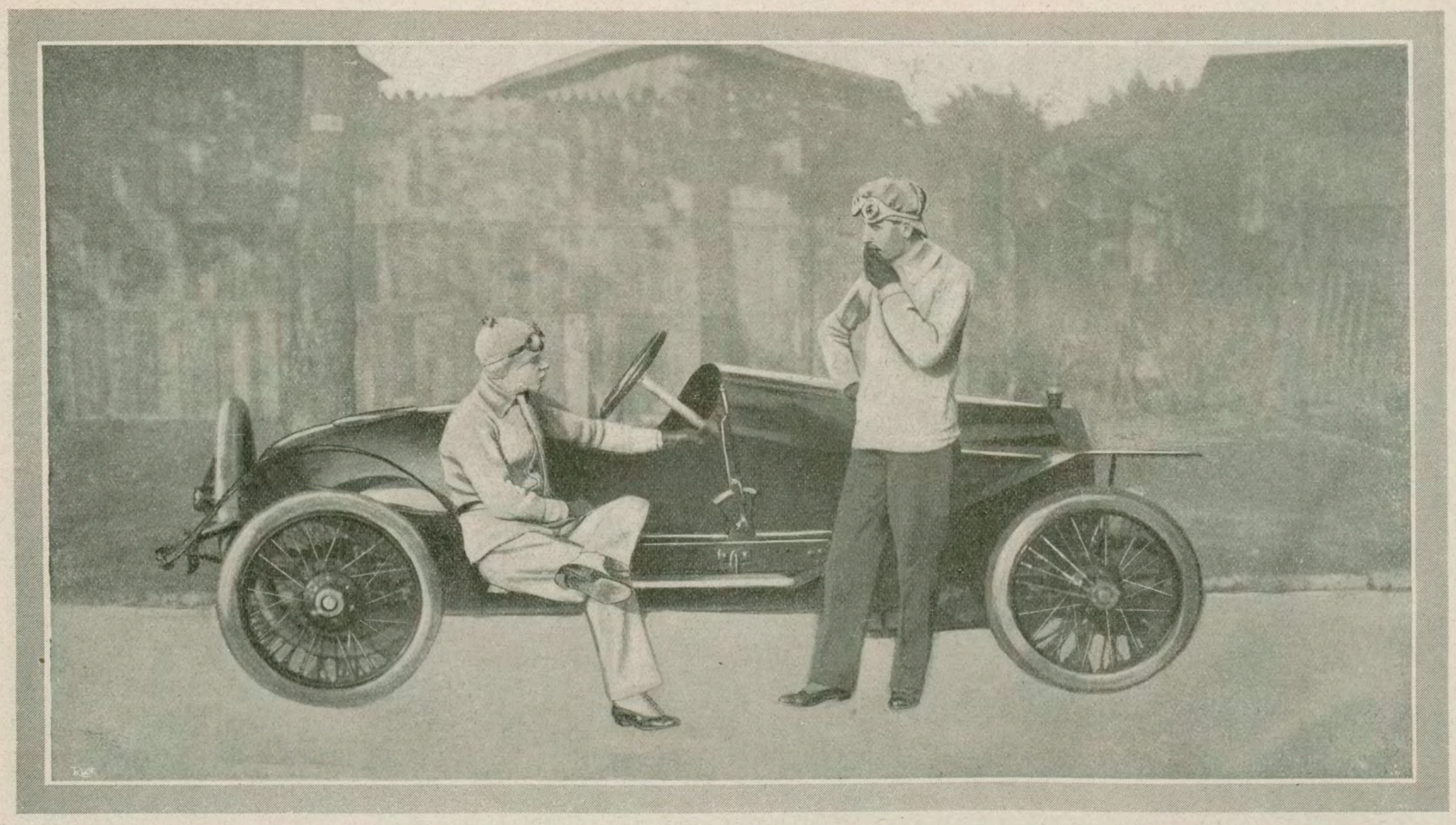
CELUI QUI SAIT VOYAGER

Voici plus loin une limousine surchargée de bagages qui s'avance lentement. Un vieux mécanicien la conduit. Dedans, un bon bourgeois, sa femme et une gouvernante. On visite les châteaux de la Loire, ou la Bretagne, ou la Normandie. Nos voyageurs, après fortune faite, consacrent leurs loisirs à aller visiter leurs gendres et leurs belles-filles disséminés, l'été venu, dans les stations thermales ou au bord de la mer. Et en allant, de l'un à l'autre, ils ne s'épargnent pas le plus petit monument, la plus chétive église que Bœdeker ou Joanne leur signalent. Jamais plus de 40 à l'heure. Deux heures le matin, trois heures l'après-midi. Ce sont des touristes de tout repos et nul ne les redoute.

A chacune de ces catégories que je viens d'énumérer convient son genre de voiture.

La limousine qui convient au rentier peu pressé ne saurait être le véhicule du commis-voyageur qui, presque toujours solitaire, n'a besoin que d'un siège, mais d'un vaste coffre à l'arrière où loger ses colis. L'élégance lui importe peu, le confortable même ne lui est pas indispensable, les distances qu'il parcourt étant toujours courtes.

Il en est de même pour le petit ménage dont j'ai parlé plus haut. Qu'importe le tacot, pourvu qu'on ait l'ivresse ! Que ça roule, vite ou non, mais que ça roule et que ça permette d'aller pas trop loin et d'en revenir, voilà



LA RÉCOMPENSE DU BACHELIER

L'examen passé à la satisfaction générale, les parents ont fait cadeau au nouveau diplômé d'une petite voiture avec laquelle il s'efforcera de produire une grande impression sur les badauds, aussi bien d'ailleurs en marche, qu'à l'arrêt.

tout ce qu'on demande à la voiturette. Notre heureux couple n'aura donc que l'embarras du choix pour trouver véhicule à son gré.

Le commerçant, lui, de par sa situation, est tenu à rouler dans quelque chose de mieux. Il emmène sa famille, femme et deux enfants, dont une fille, d'où cartons à chapeau. Voir chapitre encombrement. C'est en été qu'il voyage, donc voiture découverte, mais capote sérieuse, car le grain peut vous surprendre et il faut préserver les toilettes.

Le gigolo ? ah ! lui, c'est une autre paire de manches. Un moteur de 200 de course, tournant à 2.500 tours, un châssis touchant au sol, une carrosserie de deux baquets et demi plantés en quinconce, moins haute que le capot, les sièges à même le plancher, la direction aussi près de l'horizontale que possible, échappement libre, naturellement, sirène, sifflet, le plus de bruit qu'on pourra. Pas de bagages, ça pèse. On ne s'assoit pas, on se couche ; les pédales à la hauteur des yeux, on regarde devant soi à travers les branches du volant. Et en route, tant que ça peut.

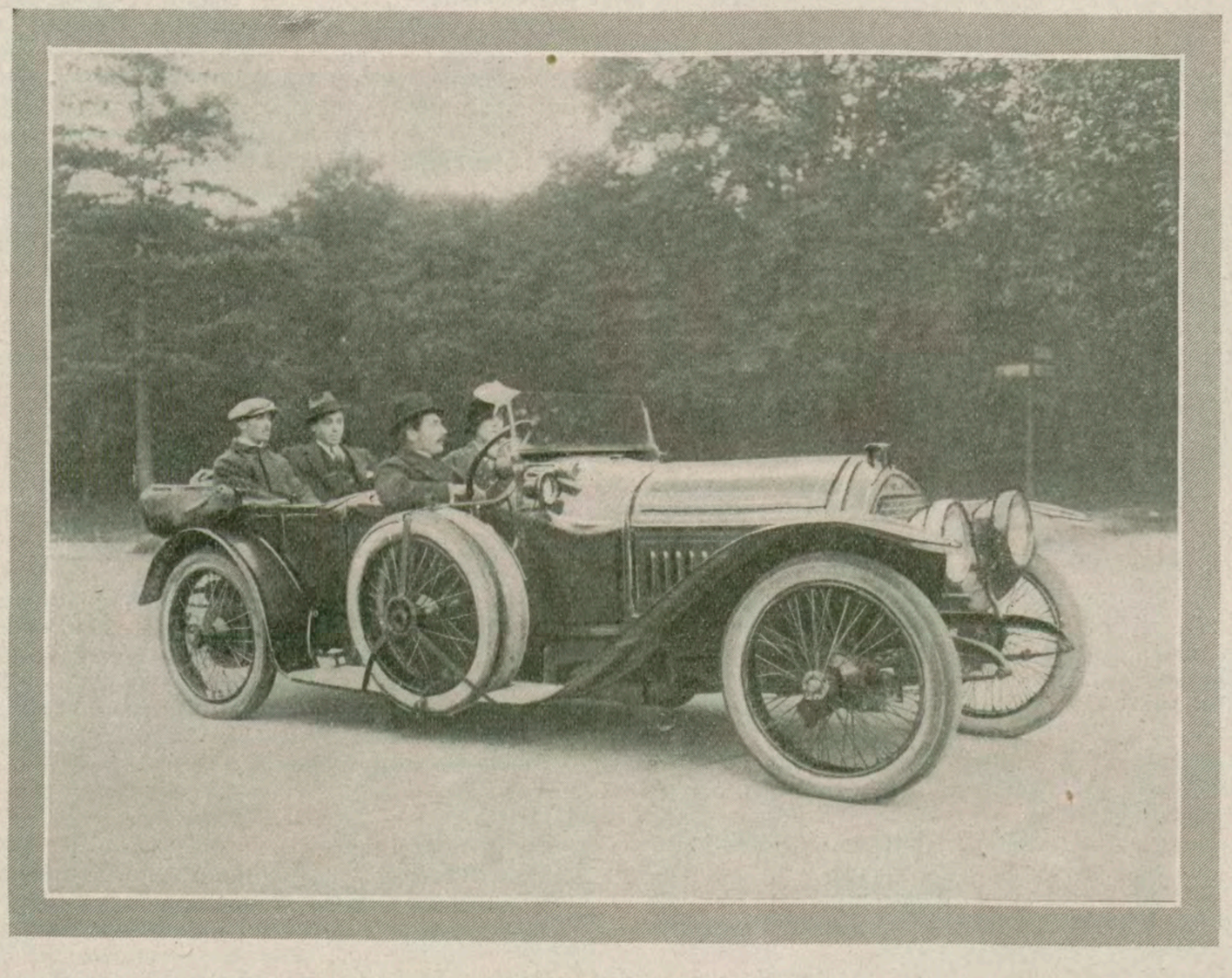
La voiture du mondain n'est pas destinée aux mêmes exploits. Elle est faite pour être montrée et vue. Ce sera toujours la marque à la mode, le dernier modèle sorti. La carrosserie impeccable, entretenue avec le plus grand soin, de couleurs sobres, plutôt foncées. Pas de cuivre, du nickel ou, ce qui vaut mieux, poignées de portières, chapeaux de roue, leviers et cadre du radiateur argentés mat. C'est la suprême élégance.

Eh bien ! vous vous en doutez, tout cela n'est pas mon idéal.

Lorsque j'ai quelques jours de liberté et que j'en veux profiter pour me distraire, je prends une voiture découverte en été, à conduite intérieure en hiver ; quatre places, pas davantage, assez aisées pour que mes amis et moi y soyons confortablement assis et non gênés par les valises placées entre nous ; un moteur permettant de faire du 90, mais avec lequel on ne dépassera jamais le 70. Vous ne changerez presque jamais de vitesses, vous ménagerez vos engrenages, vous ne fatiguerez pas le moteur, vous économiserez vos pneumatiques et votre essence et vous ferez sans doute du 50 de moyenne.

A cette allure, vous pouvez regarder et voir, causer entre vous sans que le vent emporte vos paroles ; la journée finie, sans meurtre de bestiaux sur la conscience, vous descendrez à l'étape, propres, dispos, les yeux encore charmés des jolis paysages traversés.

G. Boillot.



BOILLOT TOURISTE

Lorsqu'il a quelques jours de liberté, Boillot se met au volant de son confortable torpedo et s'en va à petite allure voir du pays.

La question des carburants

Par le Commandant CABANNES

Il y a pas mal de temps déjà que le cri d'alarme a été jeté dans le monde de l'automobile, à propos de la hausse des carburants. Depuis que l'alerte a été donnée pour la première fois, la situation ne s'est pas modifiée; elle est restée ce qu'elle était à l'époque où le danger a été signalé pour la première fois. Les doléances du consommateur n'ont par conséquent pas changé et les appréhensions de l'industrie automobile, touchée par cette question de la cherté des carburants, ne sont point non plus apaisées, puisque rien n'est venu apporter un remède — ou simplement la promesse d'un remède — à un état de chose très inquiétant pour l'avenir, et notoirement préjudiciable quant à l'heure présente.

Si l'on s'attache à rechercher les origines et les causes successives du mal, on se rend compte qu'elles sont assez diverses, encore que peu nombreuses, et qu'elles s'enchaînent étroitement au grand dam du consommateur. Tout d'abord apparaît l'hydre de la spéculation.

La production des carburants — notamment de l'essence qui est le principal d'entre eux — ne subit pas, on le sait, une augmentation parallèle aux exigences grandissantes de la consommation. Excellente situation pour les amateurs de trusts ; elle assure l'écoulement du produit détenu et permet d'imposer ses prix. En outre, et pour arranger, si l'on peut dire, les choses, cet accroissement de la consommation se manifeste non seulement en France, mais aussi dans les pays producteurs; d'où réduction forcée de la quantité importée chez nous. Dès que s'est manifestée cette surabondance de consommation, on a bien attaqué de nouveaux gisements pétrolifères; malheureusement, leur richesse en essence n'a pas répondu aux espérances des exploitants.

A ces raisons primordiales qui eussent été suffisantes pour entraîner une hausse des carburants, vient s'ajouter la question du fret. Les armateurs ont suivi le mouvement ; ils ont augmenté leurs prix et, à l'heure actuelle, leurs exigences, loin de décroître, ou simplement de rester stationnaires, tendent à augmenter. Les tarifs du transport en sont arrivés à des taux exagérés.

Ainsi donc, étant donné que tous ceux par les mains de qui passent les carburants avant d'arriver au consommateur ont des appétits d'argent féroces, c'est celui-ci qui se trouve dans la triste obligation d'y souscrire. D'autres causes encore, perte des navires pétroliers en mer, incendies, etc. viennent indirectement jouer leur rôle dans ce mouvement ascensionnel du prix des carburants.

Au mal actuel quel remède convient-il d'opposer?

Il ne faut pas compter sur une détente du côté des trusteurs du précieux produit. Espérer une diminution du prix du fret par l'augmentation du nombre des bateaux-citernes des sociétés intéressées qui pourraient se soustraire ainsi, en grande partie, aux exigences des armateurs? Solution possible, d'ailleurs à l'étude, mais dont l'influence ne peut se faire sentir sensiblement qu'à une échéance éloignée.

Dans une étude très précise et très serrée de la question des carburants, le commandant Ferrus a préconisé un consortium des constructeurs d'automobiles, qui se rendrait propriétaire de gisements pétrolifères, en assurerait l'exploitation, et solutionnerait ainsi le problème, si difficilement soluble, du carburant à bon marché. L'idée est intéressante, puisqu'aussi bien la cherté de l'essence les touche de près, en ce sens qu'elle paralyse le développement du véhicule industriel et fait hésiter les groupements financiers qui risqueraient volontiers des capitaux dans l'exploitation de lignes de transport en commun. C'est de ce côté que le prix élevé des carburants nuit à l'essor de l'industrie automobile qui attend dans cette clientèle un débouché nouveau, l'autre clientèle, celle des propriétaires particuliers, étant aujourd'hui servie.

L'essence, carburant-roi à l'heure présente, coûtant les yeux de la tête, est-il possible de la descendre de son piédestal en lui opposant des concurrents plus modestes, susceptibles de la remplacer? Il est illusoire d'y compter, pour plusieurs raisons. Qu'il s'agisse de benzol, d'alcool — le fameux alcool national, en faveur de qui on a rompu tant de lances — de naphtaline, d'huiles lourdes, de pétrole lampant, d'huiles de schiste, ou d'un carburant jusqu'à présent inconnu et dont la découverte se fait toujours attendre, il est probable, qu'il n'y aura rien de changé pour le consommateur. D'ailleurs, où trouver à l'heure actuelle, un carburant nouveau qu'on puisse opposer à l'essence et qui suffise à la consommation mondiale ? Le benzol ? Production éminemment limitée. Avec lui c'est la disette à brève échéance.

L'alcool? Il fait l'objet d'une spéculation effrénée. Rien à faire de ce côté-là, les événements l'ont prouvé.

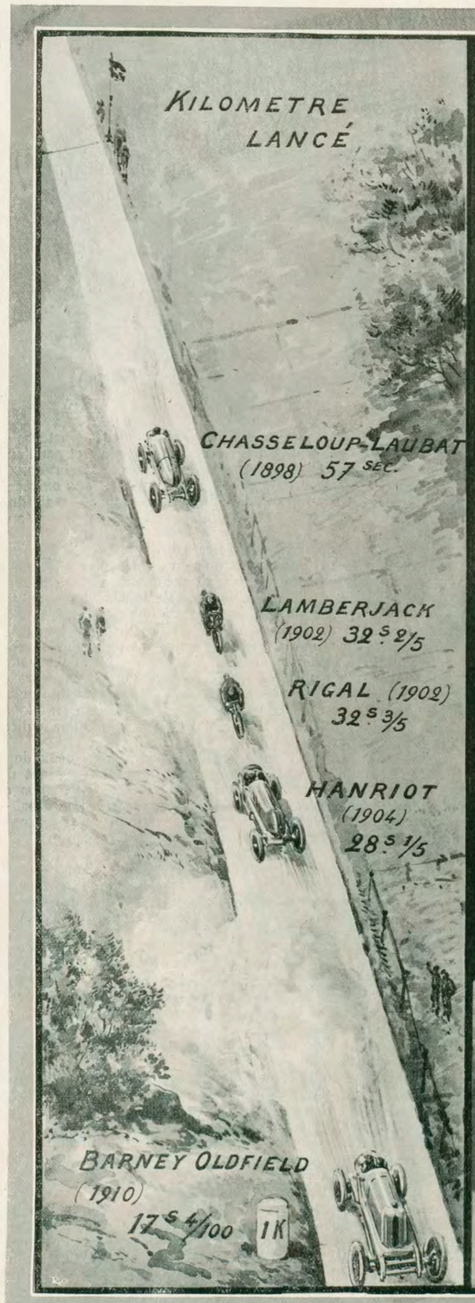
La nahptaline? Très peu abondante, donc insuffisante à alimenter le marché. Et puis, c'est une proie facile pour les virtuoses de la hausse immédiate. Plus on retourne la question sous toutes ses faces, plus on se rend compte qu'il est difficile de lui trouver une solution.

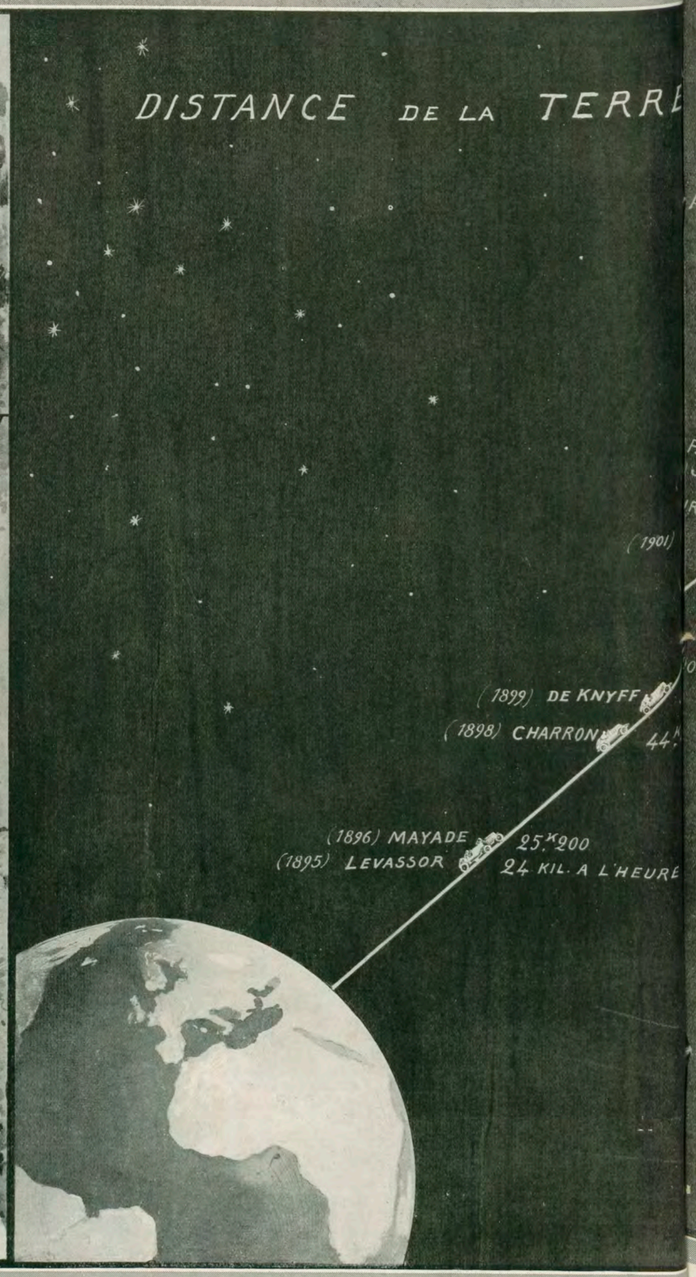
L'idéal du carburant livré à des prix démocratiques n'est pas près d'être réalisé. A moins d'employer la manière forte, en l'espèce la « loi du maximum », évoquée par le commandant Ferrus ,et qui connut de beaux jours au temps de la Révolution française, époque à laquelle on n'atermoyait pas et où l'on s'arrêtait aux décisions positives et radicales. Mais pour en arriver là aujourd'hui !...

Et pourtant!... Il n'existe, à proprement parler, aucun salut en dehors de cette mesure, draconienne, c'est certain, mais qui s'impose si l'on veut sérieusement aider à l'évolution industrielle de l'automobile. En réalité, la transformation de la traction animale en traction automobile n'a pas suivi, en ce qui concerne le véhicule commercial, un développement aussi rapide que pour la voiture de luxe. A Paris, on n'a pas cette impression, on sent la fin complète du cheval, sinon imminente du moins assez prochaine. Mais Paris n'est pas toute la France. Combien nombreux, sont en province les commerçants moyens, vendeurs de produits de nécessité première, de consommation courante, qui seraient pour l'industrie automobile française autant de clients qu'ils ne sont pas, non point parce que la voiture de livraison, le camion dont ils ont besoin, leur coûterait trop cher à acheter, mais parce qu'ils reculent devant la dépense que leur impose le prix exagérément élevé de l'essence.

Peut-être les importateurs d'essence comprendront-ils un jour, comme l'ont compris déjà les fabricants de pneus, que créer une nouvelle clientèle par l'abaissement des prix, c'est encore le meilleur moyen d'augmenter ses bénéfices.

Commandant CABANNES.





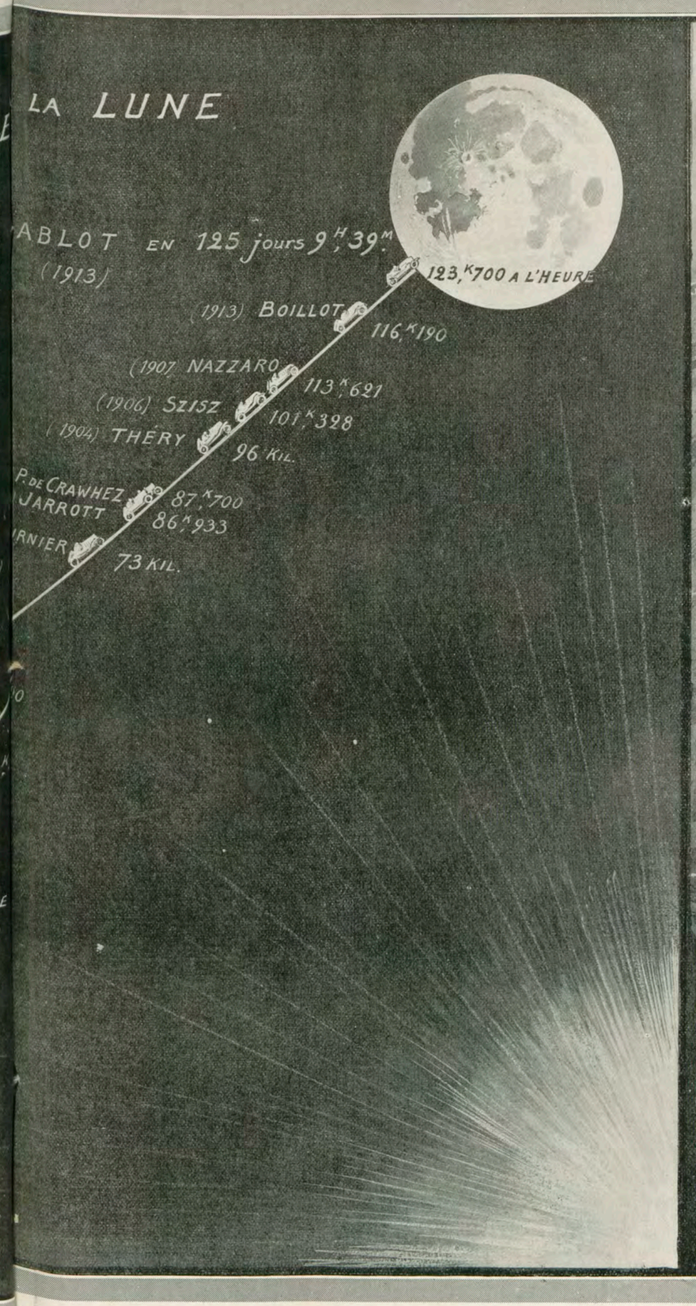
LE KILOMÈTRE LANCÉ

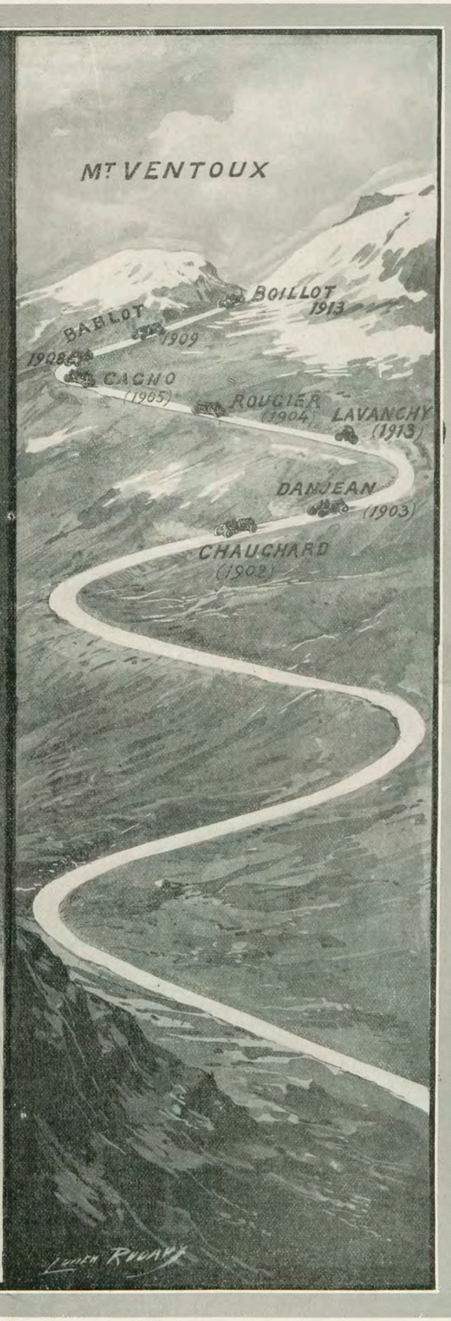
En 1898, le comte de Chasseloup-Laubat couvrait le kilomètre lancé en 57 sec.; quinze ans plus tard, Barney Oldfield couvrait la distance en 17 s. 4/5 soit à 211 kilom. 325 à l'heure. Notre dessin, représente la position comparative de divers recordmen du kilomètre.

LES PROGRÈS DE

En 1895, Levassor gagnait la Course Paris-Bordeaux-Paris (1180 kilomètres) en 48 h. 48 m. soit à de 123 kilomètres 700. Pour donner une idée frappante de ce bond de 100 kilomètres. Nous avo parviendrait, à la planète morte, en 125 jours 9 heures 39 minutes. La situation des grands vainqueu arriverait au but. Cet échelonnement a été rigoureusem

LES PROGRÈS DE L





(Compositions de Rudaux.)

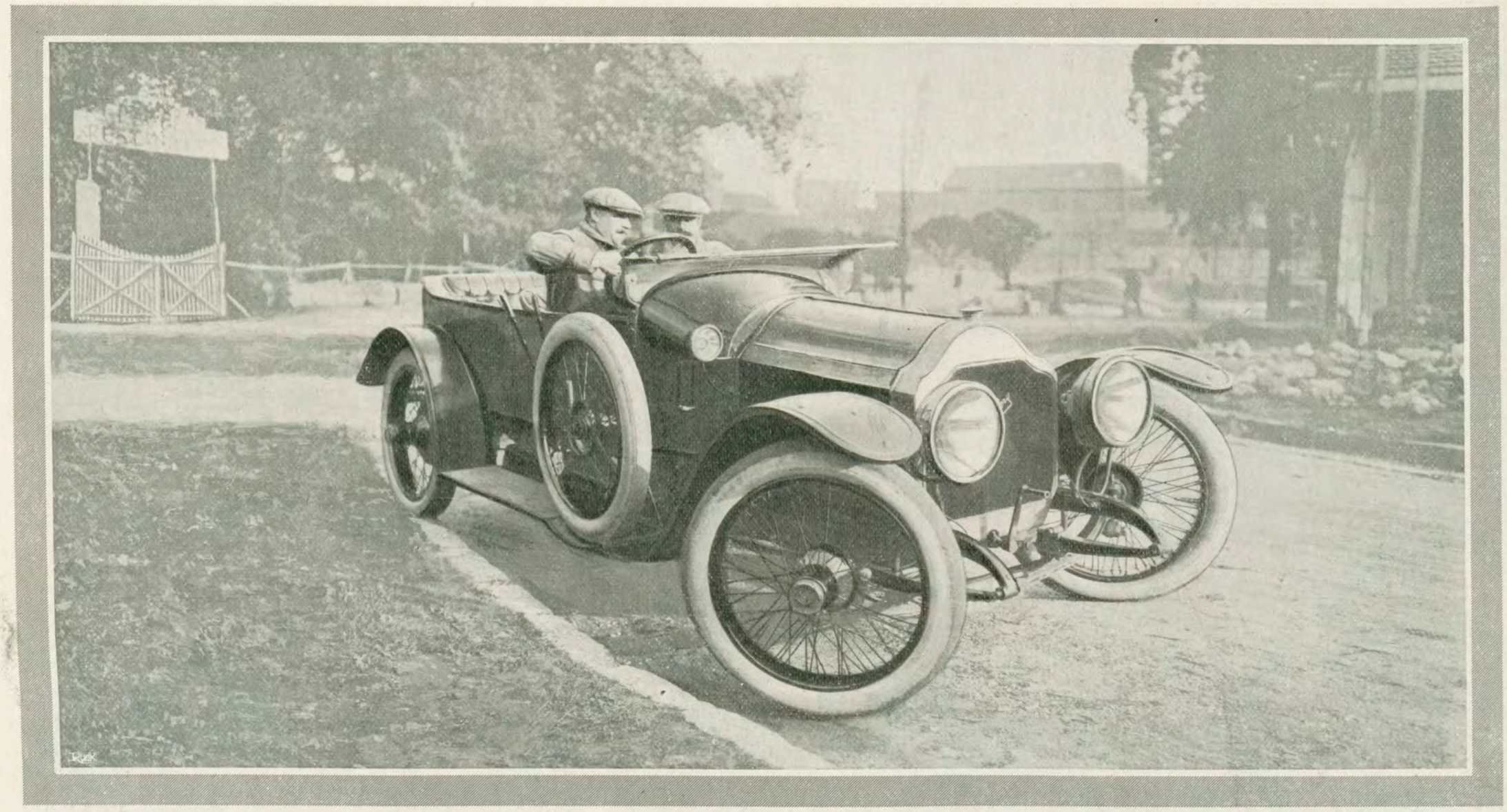
ESSES MOYENNES

ne de 24 kilomètres à l'heure. En 1913, Bablot remportait le Circuit de la Sarthe à la moyenne une route idéale reliant la terre et la lune. Avec sa voiture du Grand Prix de France, Bablot dix-huit dernières années indique la distance qu'ils auraient parcourue au moment où Bablot pour indiquer le rapport de leurs vitesses respectives.

LA VITESSE EN COTE

Ici encore sont échelonnées, après un même départ, les différentes voitures et motocyclettes ayant successivement battu le record du mont Ventoux. Elles sont placées au point qu'elles auraient atteint au moment ou Boillot, le recordman, serait parvenu au sommet.

COMOTION AUTOMOBILE



CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Les virages doivent être pris à petite allure par tout chauffeur désireux de ménager sa voiture et ses pneus. L'excellent conducteur Duray a bien voulu poser, pour la Vie au Grand Air, *ces quelques photographies, pour illustrer l'article de Bablot, son camarade d'équipe à la Sarthe.*

LE CATÉCHISME DU CHAUFFEUR

Par BABLOT

La première des choses consiste dans le choix de la voiture et la moitié des pannes seront évitées à l'acheteur, s'il prend une voiture de marque ou d'un prix raisonnable ; une bonne voiture coûte forcément cher d'achat, mais revient toujours meilleur marché à l'usage.

Si l'acheteur n'a commandé que le châssis seul au constructeur, il y a lieu, à la livraison, de le conduire au carrossier et il y a déjà à ce moment une précaution à prendre selon la saison. En effet, si c'est en hiver, il faut s'assurer que l'usine a bien enlevé toute l'eau du radiateur et des cylindres, de façon à ce que pendant le transport ou pendant son séjour chez le carrossier, la gelée ne fasse pas éclater ces organes.

Une fois chez le carrossier, il y a une recommandation importante à faire à ce dernier ; c'est de ne pas percer de trous trop au bord intérieur des longerons et surtout dans la partie inférieure, sans quoi, le métal n'a plus suffisamment de résistance à cet endroit et l'on s'expose à avoir tôt ou tard des ruptures de châssis.

Une bonne précaution chez le carrossier consisterait à enrouler de chiffons, ficeler et plomber les cardans, changement de vitesse, moteur avec sa magnéto et son carburateur ; de cette façon personne ne touchera à ces organes qui seront en même temps protégés des poussières de forge, de bois, etc...., pendant les quelques semaines et souvent quelques mois que dure la construction de la carrosserie.

A la livraison de la voiture finie, le propriétaire fera bien de nettoyer minutieusement tout le mécanisme et d'y faire ensuite un bon graissage en faisant fonctionner les organes de façon que l'huile pénètre bien partout ; c'est surtout au début qu'il faut soigner une voiture, car si à ce moment on la néglige, elle peut s'en ressentir pendant toute son existence.

Je commencerai l'examen des différents organes par les deux plus importants à mon avis qui sont la direction et les freins, car la panne dans leur fonctionnement peut ne pas se limiter comme les autres à un arrêt ; mais encore amener de plus graves accidents.

Pour bien vérifier le premier de ces organes, il est préférable de lever tout l'avant de la voiture au moyen de un ou deux crics, faire ensuite fonctionner la direction par le volant de toute sa course à droite et à gauche, pour se rendre compte qu'il n'y a pas d'endroit dur ni de coincement ; faire ensuite la manœuvre inverse par les roues pour s'assurer qu'il n'y a pas trop de jeu dans les axes et les rotules. Une bonne précaution consiste à avoir bien dans l'œil la position exacte du volant, les roues étant bien parallèles au châssis, pour se rendre compte immédiatement, en cas de changement de position du volant, qu'il y a quelque chose d'anormal, soit l'essieu ou une pièce de direction faussés à la suite d'un choc. En effet, il arrive souvent que sans s'en apercevoir, en voulant sortir les roues d'une ornière profonde ou en virant de justesse le long d'un trottoir on force une bielle ou on chantourne l'arbre porte-secteur ; ce fait se produit aussi quand la voiture est arrêtée le long d'un trottoir et qu'un charretier maladroit accroche les roues avant au passage ; le moins qui arrive en cette circonstance, est un déréglage du parallélisme des roues avant entre elles, ce qui occasionne une usure anormale des pneus ; mais il arrive aussi quelquefois que, sans motif apparent, après des milliers de kilomètres, une pièce de direction casse sans autre cause.

Pour diminuer l'usure des pneus avant, il est bon de s'assurer de temps en temps du parallélisme des roues entre elles et elles doivent fermer d'environ 5 $^{m}/_{m}$ selon leur diamètre. La barre transversale de direction réglable a le grand avantage de pouvoir remettre le parallélisme en quelques minutes, ce qui évite de rouler avec des roues déréglées à la suite d'un accident.

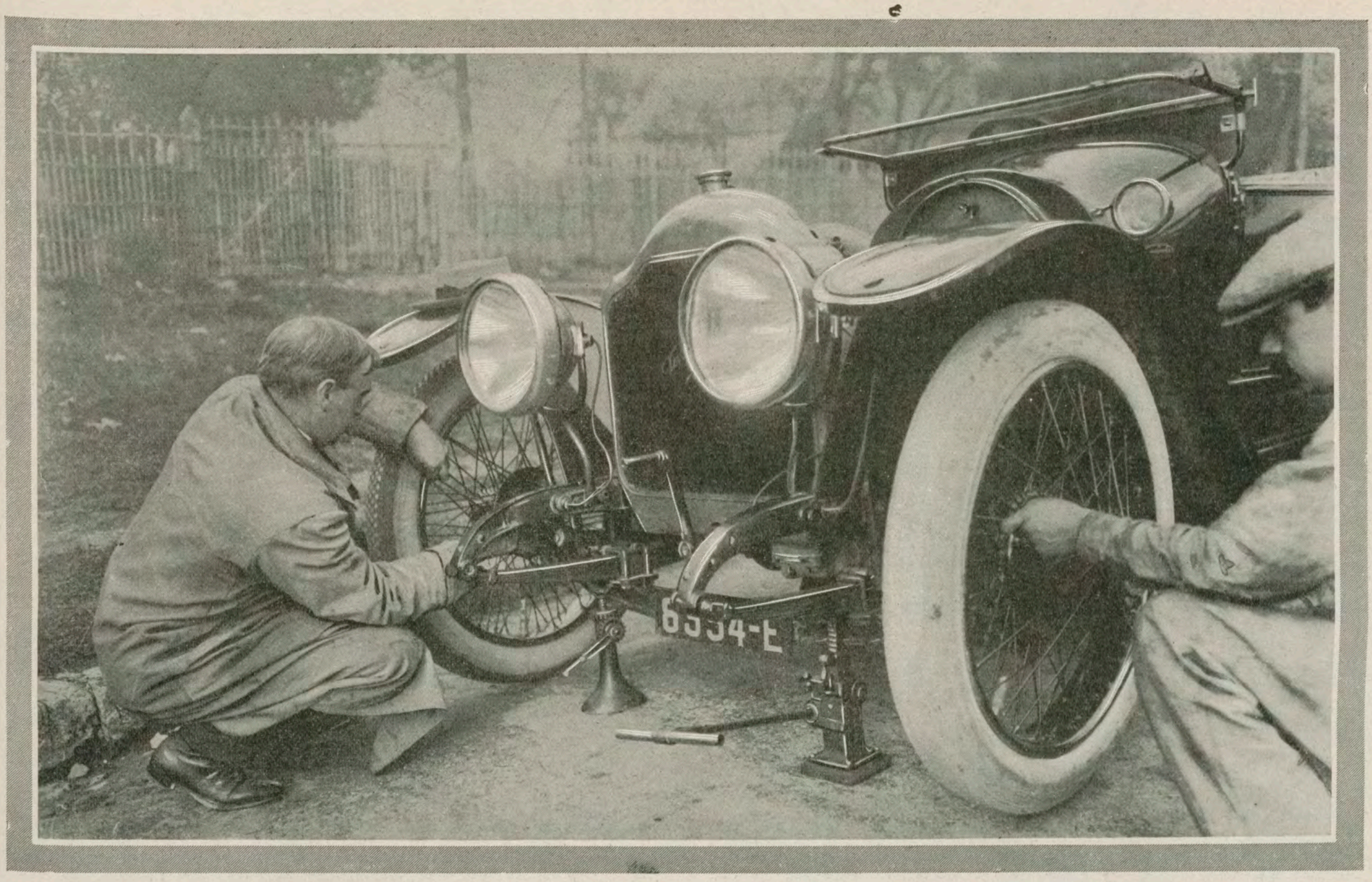
Avant d'enlever le cric, bien graisser les pivots, les axes, les rotules et la boîte de direction, en faisant fonctionner le volant dans tous les sens pour que le lubrifiant pénètre partout.

NE VOUS SERVEZ PAS TROP DES FREINS

Quant aux freins, il est indispensable de vérifier souvent si toutes les pièces sont en parfait état, les articulations, les mâchoires, les commandes, les axes et goupilles, etc., voir également si aucune butée ne vient en limiter la course avant le serrage absolu, soit dans les chapes de commande, dans la course de la pédale, les leviers, etc. Pour ménager les freins, un bon conducteur doit très peu s'en servir ; le moteur doit tout faire, aussi bien le ralentissement que l'accélération de la voiture. Dans les grandes descentes, il est préférable de se servir du moteur comme frein, en mettant en première, deuxième, troisième ou quatrième vitesse selon la rapidité de la côte ; le frein ne sert en ce cas que pour modérer l'allure quand le moteur est entraîné par le poids et la vitesse de la voiture. Se servir en ce cas des deux freins alternativement.

Il est facile de se rendre compte que les quelques minutes passées à vérifier souvent la direction et les freins sont des minutes précieuses et il est certainement préférable d'avoir un embrayage qui patine qu'un frein qui ne serre pas.

Peu de chose à dire des ressorts ; il est bon cependant de les démonter entièrement environ une fois par an, afin de bien nettoyer et graisser les lames, ce qui assure une plus grande douceur et évite une musique peu



POUR VÉRIFIER LA DIRECTION

Après avoir levé l'avant de la voiture au moyen de un ou deux crics, on fait agir le volant à fond à droite et à gauche, pour voir s'il n'y a pas de coincement ; on fait ensuite la manœuvre inverse par les roues, pour s'assurer que les axes n'ont pas trop de jeu.

agréable à chaque oscillation. Veiller à ce qu'il y ait toujours les deux brides à chaque extrémité, solidarisant ensemble les trois ou quatre grandes lames, de façon à ce que ces lames se partagent l'effort à la remontée du châssis dans les grandes oscillations, sans quoi la lame maîtresse pourrait seule enlever l'essieu avant ou le pont arrière, ce qui occasionne souvent sa rupture.

Il est bon de graisser souvent les jumelles et axes de ressorts; le meilleur graissage est la graisse consistante, car elle reste dans tous les espaces libres et empêche ainsi la pénétration de la boue et de la poussière, ce qui amortit également le bruit quand il y a un peu de jeu.

S'assurer de temps en temps que les brides qui fixent les ressorts sur les essieux sont en bon état et bien serrées. Il arrive quelquefois que les roues avant ont un mouvement désagréable de flottement, cela provient d'un mauvais équilibrage des roues, d'un essieu faussé ou chantourné, des roues non perpendiculaires au châssis ou encore de trop de jeu dans les axes ou les rotules ; il faut en chercher la cause et y remédier au plus tôt, car cela est dangereux à cause du travail anormal que subissent les organes de direction et bon pour user les pneus.

LA QUESTION DES PNEUS

Rien à dire de particulier pour les pneus qui ne soit déjà recommandé dans toutes les notices de fabricants. Il y a cependant quelques règles que l'on n'observe pas assez, si l'on ne veut pas faire une hécatombe de pneus inutile et coûteuse :

1° Toujours mettre des pneus plus forts que ceux qui conviendraient à la voiture d'après les tableaux des fabricants se basant sur le poids.

2° Pour aller vite économiquement, il faut une voiture légère, mais aussi sacrifier un peu le confortable; par contre, si l'on veut du confortable économique il faut une voiture lourde pas très vite; mais si l'on veut du confortable et de la vitesse, il n'y a qu'un moyen, c'est de prendre des jumelés.

3° Ne jamais virer très vite ni démarrer brutalement en faisant tourner les roues sur place ; ni ce qui revient au même, freiner sec et immobiliser les roues.

4° Non seulement bien gonfler les pneus selon le tableau des fabricants, mais surtout les gonfler également, par exemple ne pas mettre une roue arrière à 5 kilos et l'autre à 3 kilos.

Le pont arrière est d'un entretien facile, il n'y a qu'à s'occuper de son graissage et le meilleur moyen consiste à lever tout l'arrière de la voiture sur deux crics et à vider de l'huile dans le carter du différentiel en faisant tourner les roues en sens inverse l'une de l'autre, de façon à ce que l'huile pénètre bien dans tout l'intérieur du différentiel et les axes des satellites. Profiter de ce que l'arrière de la voiture est levé pour s'assurer que les freins sur roue fonctionnent bien, c'est-à-dire que les axes sont bien graissés et non grippés par la boue ou la poussière; ce qui fait que le frein reste serré et n'obéit plus aux commandes quand la pédale ou le levier reviennent au point mort.

Le graissage des roues avant se fait par les chapeaux que l'on remplit et que l'on visse à fond jusqu'à ce que l'on voie la graisse commencer à sortir du côté du châssis.

Dans les voitures à chaînes les roues arrière se graissent de la même façon, mais dans les voitures à cardan il faut démonter les roues arrière pour remplir le moyeu de graisse.

La boîte de changements de vitesse est comme le pont arrière et ne demande pas d'autres soins que le graissage ; il y a seulement quelques précautions à prendre pour éviter le bruit et la détérioration des engrenages lors des changements ; ne changer que quand la voiture va à la vitesse correspondant à celle que l'on veut prendre, surtout en diminuant; par exemple attendre que la quatrième soit à la vitesse de la troisième pour prendre cette dernière. Les changements sont aussi difficiles et bruyants quand le cône d'embrayage ne tourne pas très doux dans la position de débrayage, soit par coincement sur ses butées, soit par grippage de son axe mal graissé ; il doit faire plusieurs tours quand on le lance à la main. Si l'embrayage est trop brutal, il faut s'assurer que les ressorts qui sont sous le cuir du cône fonctionnent bien ; s'il n'y en a pas, il est préférable d'en mettre ; en faisant cette opération, il y a cependant une précaution à prendre : si le cône d'embrayage a peu de course il faut mettre la partie bombée vers l'extérieur ou plus grand diamètre et si le cône a beaucoup de course on peut mettre la partie bombée vers l'intérieur ou plus petit diamètre du cône.

Si l'embrayage patine, le cuir étant en bon état, c'est que ledit cuir est trop gras, il faut le nettoyer, ou que le ressort est trop mou, il faut le retendre. Cela vient aussi quelquefois de ce que le cuir étant trop mince, le cône vient toucher une partie métallique du volant qui l'empêche de rentrer suffisamment pour coincer et embrayer. Pour les embrayages métalliques, il faut les nettoyer de temps en temps au pétrole, puis y verser la valeur d'un quart de litre environ d'un mélange composé de moitié pétrole, huile oléonaphte claire.

Les cardans doivent être aussi soigneusement graissées pour éviter l'usure et le bruit.

LES SOINS A DONNER AU MOTEUR

En premier lieu, il y a les soupapes ; un nettoyage de la chambre des soupapes à l'intérieur des cylindres, s'impose de temps en temps et entraîne un rodage desdites soupapes. Bien que ce travail ait l'air fort simple, il demande cependant certaines précautions; faire attention que la pâte d'emeri n'aille pas dans les cylindres et les guides de soupapes, bien nettoyer le tout avant le remontage et tremper les tiges de soupapes dans un pétrole propre avant de les mettre en place. Il arrive quelquefois qu'après ce travail, le moteur n'a plus de compression, cela tient à ce que les soupapes sont légèrement faussées ; pour éviter cet inconvénient, il n'y a qu'à faire un repère avec un objet pointu indiquant la position de la soupape, de façon à la remettre au même point au remontage ; s'assurer de temps en temps qu'il y a à froid environ un demi-millimètre de jeu entre le dessus des poussoirs et le dessous des tiges de soupapes. Il arrive encore assez souvent que les poussoirs des soupapes ne sont pas réglables et que le jeu entre eux et les tiges des soupapes devient trop grand, ce qui occasionne un mauvais rendement du moteur ; il est préférable en ce cas de modifier les guides de soupapes en y rapportant une petite couronne de réglage avec un contre-écrou.

A chaque rodage de soupapes, vérifier si les ressorts sont toujours en bon état et aussi assez durs pour éviter qu'aux grandes vitesses du moteur, les soupapes ne vibrent pas sur leur siège.

Le carburateur, quoique ayant été bien réglé à l'usine, demande cependant de temps à autre quelques petites visites pour s'assurer :

1° Qu'il est bien propre.

2° Que le flotteur flotte toujours et n'est pas rempli d'essence; en ce cas le secouer ou le mettre dans l'eau bouillante pour trouver le trou par lequel il s'est rempli, puis le vider et le réparer en faisant attention de ne pas en augmenter le poids sensiblement; en cas d'impossibilité, il n'y a qu'à le remplacer par un autre de même poids, pour ne pas dérégler le niveau de l'essence.

3° Que le pointeau et les basculateurs fonctionnent bien.

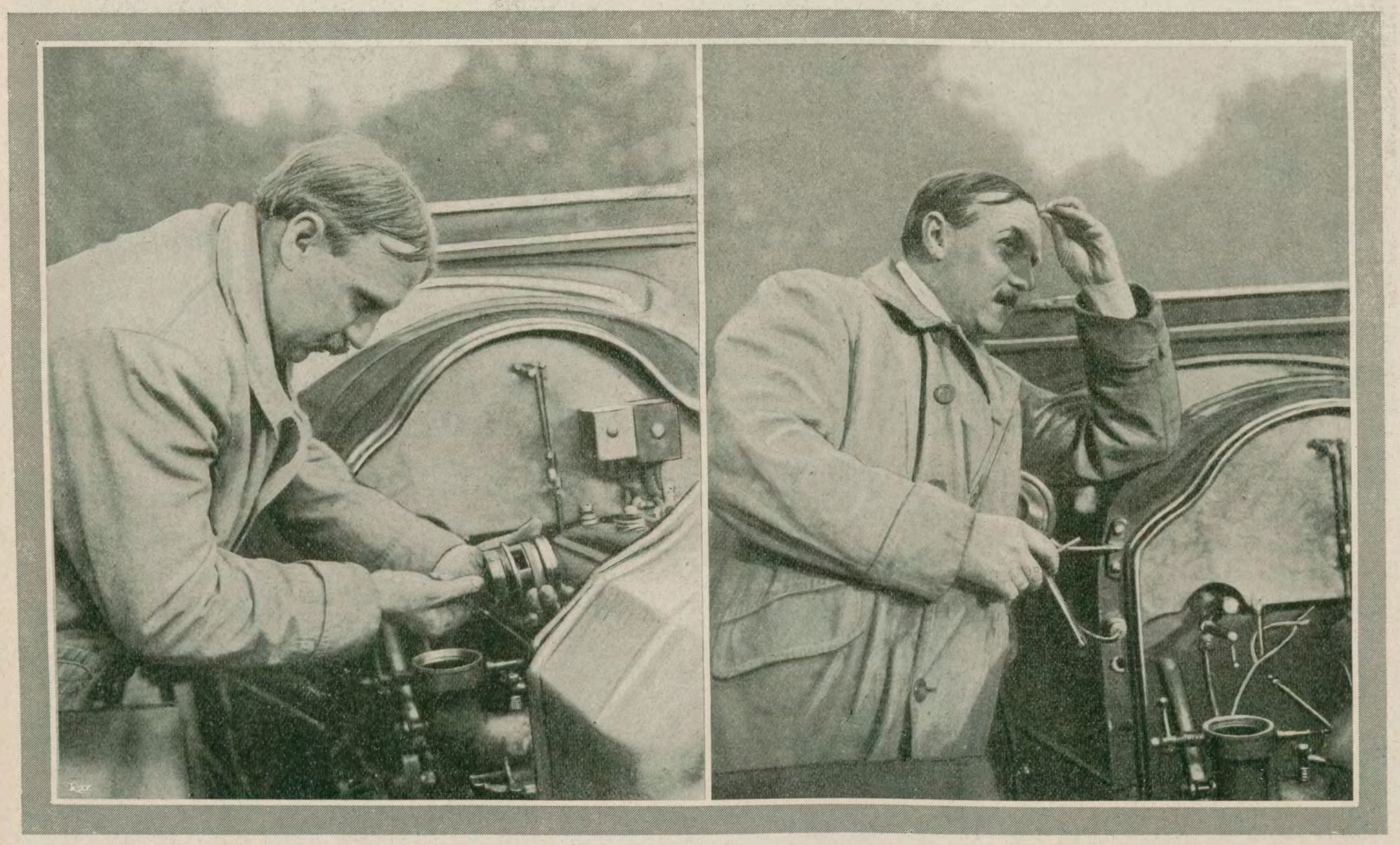
4° S'il y a une soupape automatique pour l'entrée d'air supplémentaire, il faut vérifier que cette dernière fonctionne toujours bien librement et que sa course n'est pas déréglée. En cas de démontage complet du carburateur, il faut s'assurer, une fois remonté, que les joints de la tuyauterie d'admission sont bien étanches, en passant tout autour, extérieurement un pinceau imbibé d'huile pendant que le moteur marche.

La plupart des pannes de carburateur sont provoquées par des impuretés, eau, débris de soudure, etc.....

L'ALLUMAGE

La magnéto demande peu de soins, étant donné qu'au cas où elle nécessiterait un démontage, il est préférable de faire exécuter ce dernier par un spécialiste ; une simple goutte d'huile de temps en temps dans les godets spéciaux suffit, étant donné que toutes les magnétos actuelles ont des roulements à billes ; une fois plus familiarisé avec cet organe, il est bon de vérifier quelquefois l'écartement de la vis platinée, au milieu de la période de rupture, il faut environ trois à quatre dixièmes de millimètres; en même temps, on peut nettoyer les deux vis platinées avec un papier ou une toile émeri extrafin ; s'assurer par la même occasion que le rupteur n'est pas grippé et a bien toute la vigueur de son ressort ; une fois assez expérimenté, on peut démonter les charbons pour les vérifier, les nettoyer ou tendre les ressorts.

S'assurer de temps à autre que les bougies sont propres et que les pointes sont bien à l'écartement voulu, soit également trois à quatre dixièmes de millimètres; plus la compression est forte, moins il faut d'écartement; cela peut éviter non seulement des ratés, mais faciliter la mise en marche du moteur et augmenter le rendement. Vérifier aussi le bon état de l'interrupteur, des fils et des contacts de ces derniers, de façon qu'il n'y ait pas de court-circuit.



LE DÉMONTAGE DU CARBURATEUR

Il est bon de vérifier de temps en temps le carburateur pour s'assurer que le flotteur est étanche et que le pointeau fonctionne bien. La soupape automatique qui règle l'arrivée d'air supplémentaire doit également être examinée de temps en temps.

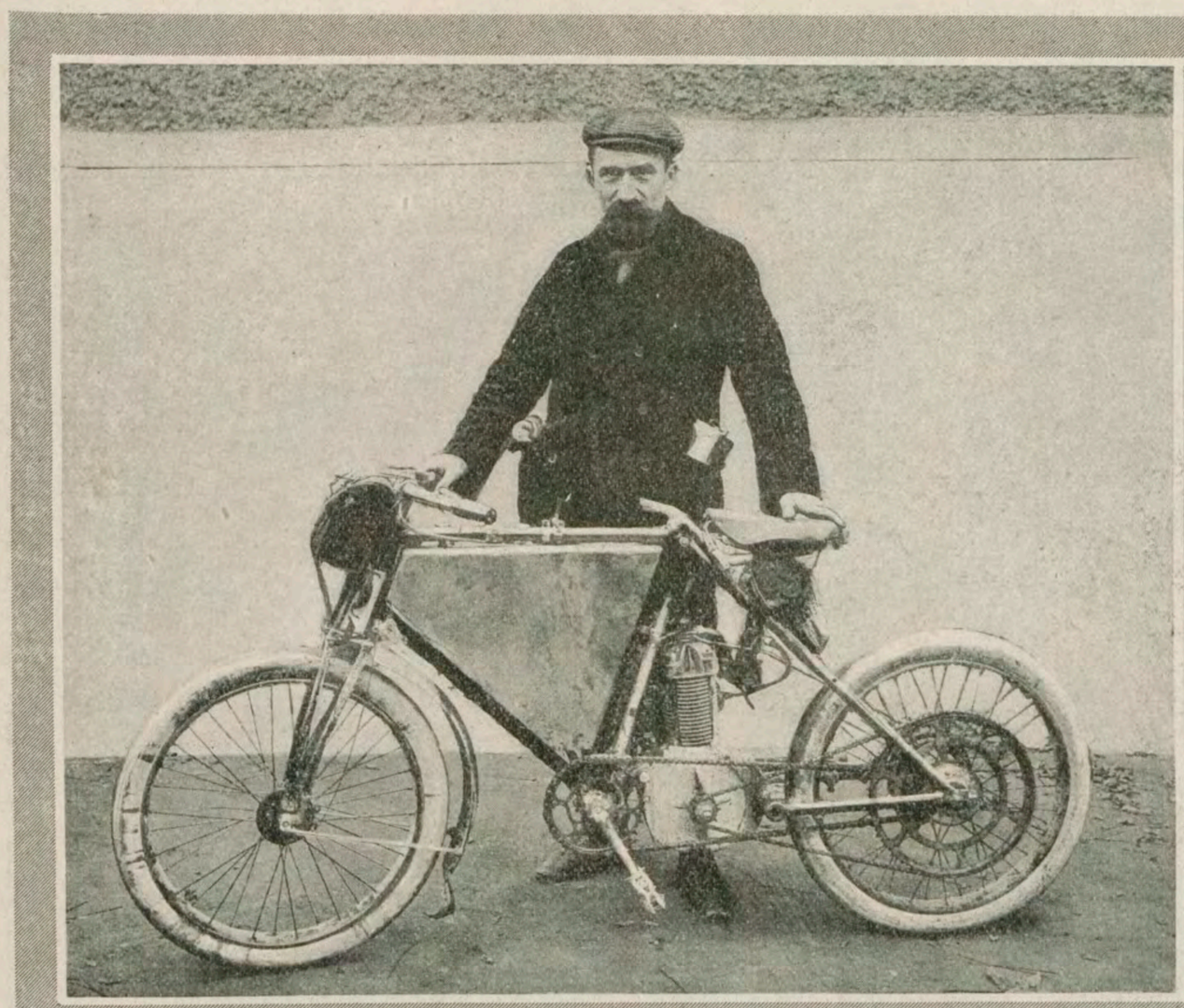
Des précautions spéciales sont aussi recommandables l'hiver, quand il gèle et il a été préconisé différents moyens, glycérine, etc., pour pallier à la gelée qui ferait éclater cylindres, tuyauterie et radiateur ; je crois que le meilleur, quand cela est possible sans trop de gêne, consiste à vider l'eau le soir, avant de quitter la voiture à la remise et de remplir avec de l'eau bouillante au moment de partir.

Il est difficile de donner des conseils pour le graissage du moteur, chaque constructeur ayant pour ainsi dire un graisseur spécial dont le fonctionnement est expliqué dans la notice donnée avec le châssis ; j'ai parlé par contre du graissage de tous les organes, il est cependant deux points généraux bons à retenir :

1° Ne prendre de l'huile que de qualité supérieure; elle coûte plus cher c'est certain, mais les organes étant mieux lubrifiés s'usent moins et consomment moins d'huile, ce qui revient en somme meilleur marché.

2° Il est recommandable, quand la voiture est neuve, et au bout de quatre à cinq cents kilomètres, de vider tous les carters, moteur, changement de vitesse et pont arrière, puis de bien les nettoyer au pétrole et refaire ensuite le niveau avec de l'huile fraîche ; il est bon aussi de faire cette opération tous les trois mille kilomètres environ.

BABLOT.



RIVIERRE ET SA MOTOCYCLETTE

Cette motocyclette, que Rivierre pilotait en 1903, fut la première machine à changement de vitesse. Elle prit part avec succès à diverses épreuves.

RIGAL SUR SON TRICYCLE A PÉTROLE

Rigal fut un des meilleurs spécialistes du tricycle à pétrole avec Osmont et l'infortuné Béconnais.

L'AUTOMOBILE DE M. TOUT LE MONDE

Par Henri MIRGUET

S'IL est un plaisir goûté par tous avec une joie à nulle autre pareille, c'est assurément le tourisme en automobile.

Est-il en vérité rien de plus agréable que partir, au gré de sa fantaisie, par les sites riants, pittoresques ou sauvages, dont abonde notre France, sans avoir à se soucier des horaires souvent gênants et toujours fastidieux ?

Mais le tourisme en automobile n'est point à la portée de toutes les bourses et le sage doit, dit-on, savoir se contenter de peu. Aussi, le motocyclisme, sous toutes ses formes, vient-il à point pour compléter la gamme parfaite des engins offerts aux fervents du tourisme à moteur.

Il est assez curieux de noter, à ce propos, que le motocyclisme n'est point un succédané de l'automobile : sans vouloir remonter au premier char à feu, que ses trois roues peuvent classer parmi les motocycles, on peut rappeler que l'automobile suivit les motocycles ancestraux, par quoi fut instaurée en France l'ère du sport mécanique.

Qui ne se souvient des premières Werner, à moteur fixé au-dessus de la fourche avant? Et les fameux tris et quadris Aster, avec quoi le conducteur avait l'air d'effectuer la livraison de pots de lait?

C'était alors l'époque héroïque, et ceux qui la connurent en ont gardé un impérissable souvenir. On ne rougissait point, alors, devant les pires besognes, et les mains noircies par les travaux d'exploration dans le cambouis étaient un signe de ralliement pour la gent chauffeuse.

Et ces machines infernales, dont l'occupant, pour affronter la vitesse terrifiante de 30 à l'heure, se transformait en esquimau, marchaient de façon plutôt capricieuse : telle qui refusait tout d'abord de partir, s'enfuyait l'instant d'après sans avis préalable, laissant là son propriétaire stupéfait.

Il me souvient d'un mien ami, qui, tout fier de sa randonnée, rentrait à Neuilly, de retour d'une promenade à Créteil. Il allait, par l'avenue des Champs-Elysées, le nez au vent et la jugulaire au menton, lorsqu'un sapin du plus beau jaune s'empara de son horizon. Il voulut donc ralentir, s'arrêter, mais rien n'allait plus... ou plutôt tout allait trop bien, car après avoir viré autour du fiacre sur une roue et demie, il dut continuer à toute allure, sa monture ne voulant plus s'arrêter.

Sa course finit au rond point des Bergères, faute d'essence, et l'enragé chauffeur s'estima fort heureux de s'en être tiré sans le moindre accident.

Petit à petit, cependant, les perfectionnements naissaient, et tandis que le quadri se transformait en voiture, le moteur de la moto descendait de la direction pour se poser dans le cadre.

Cela marchait un peu mieux et l'on s'en déclara satisfait, car on n'était point difficile.

Les motocyclistes de l'époque avaient fort mauvaise réputation : c'étaient en général des jeunes gens de bonne famille, d'excellente éducation, mais dont le cerveau devait, selon le commun, présenter de notables fêlures.

Pour ma part, je n'ai jamais oublié cette lapidaire description du motocycliste d'antan, due à l'esprit caustique d'un officier d'artillerie de Vincennes, dont les opinions ont grandement changé depuis :

« Un motocycliste, c'est un imbécile à deux roues qui dévore l'espace en pétaradant très fort ! »

Il y avait là-dedans au moins deux erreurs.

La motocyclette connut la vogue de tout ce qui est neuf, et les « imbéciles à deux roues » se multiplièrent à l'envi.

L'épithète peu flatteuse tendait à se justifier : de la motocyclette de 3/4 de cheval on passait à 3 1/2, puis à 6, pour en arriver à de véritables monstres de 12 chevaux et plus.

Concurremment à ces folies, un nouvel engin avait fait son apparition : le tricar, dont Contal et Austral furent les plus ardents protagonistes. Ce furent là, en somme, les véritables débuts du tourisme économique à deux.

Mais il fallut que, là aussi, on connût la fâcheuse erreur ; on augmenta le confort, le nombre des places, le poids, la puissance, et l'on sortit des tri-voiturettes abracadabrantes, plus semblables à des fardiers qu'au tricar original.

La conséquence fut telle qu'on la pouvait prévoir : décadence rapide et disparition des fauteurs d'hérésies.

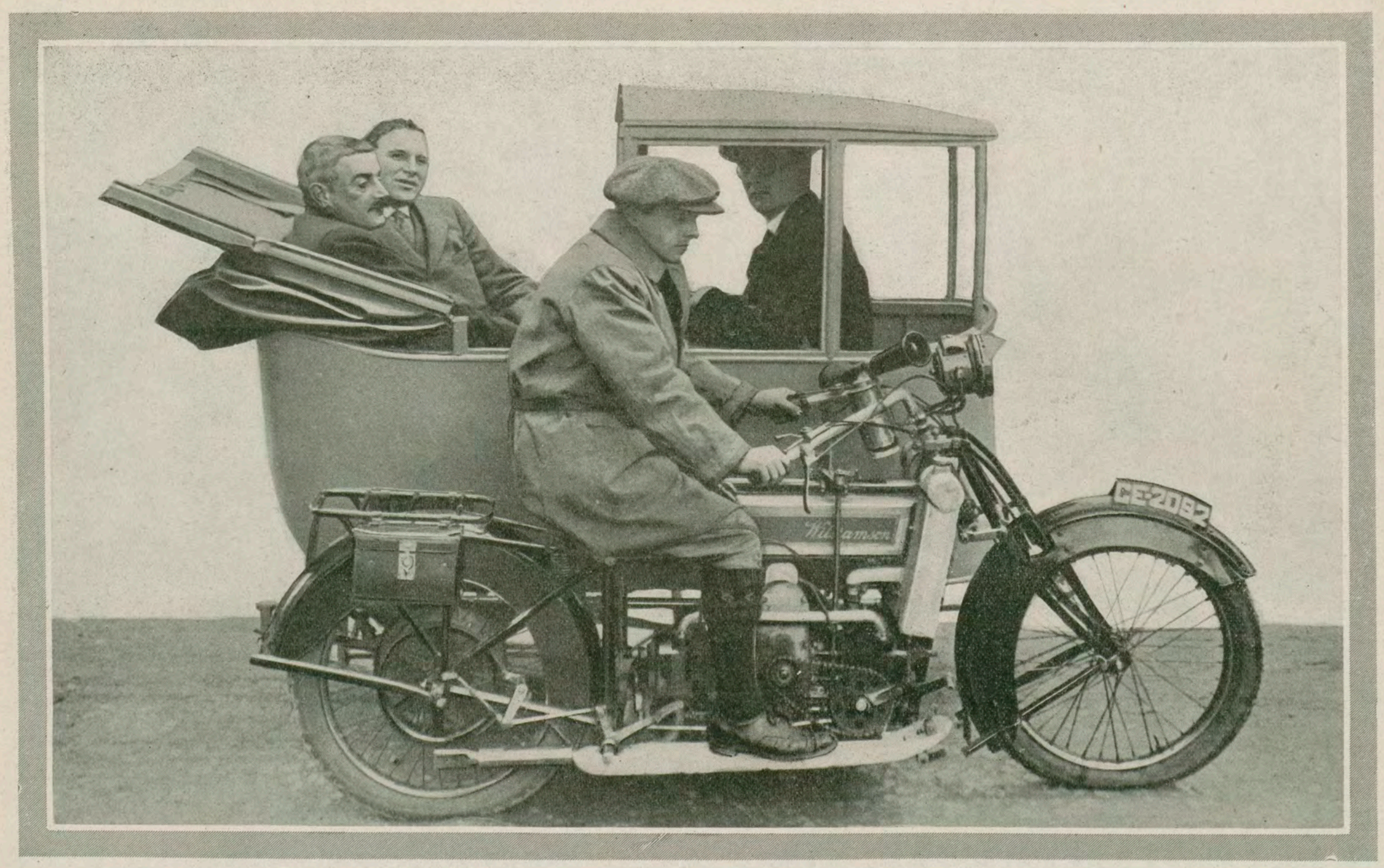
LA RENAISSANCE

Ainsi, par suite d'une erreur d'appréciation des constructeurs, dont le rôle n'est point seulement de satisfaire aux goûts de la clientèle, mais aussi de la guider, une industrie riche de promesses mourait avant que d'avoir vécu.

Fort heureusement, quelques maisons n'abandonnaient point entièrement la partie, et nous devons rendre grâce aux René Gillet, aux Peugeot, aux Clément, aux Gladiator, aux Terrot, aux Magnat-Debon, à tous ceux, en un mot, qui crurent en la renaissance prochaine.

Il faut reconnaître cependant, pour être juste, que nous ne progressâmes guère pendant notre long sommeil. Sauf l'application de la magnéto et la généralisation de la fourche élastique, perfectionnements appréciables, nous fîmes fort peu de choses.

Mais nos amis les Anglais, de rivaux étaient devenus nos maîtres. Ils ne s'étaient point découragés, eux, et tandis que nous nous contentions



LE SIDECAR LIMOUSINE

C'est naturellement chez nos amis d'Angleterre que cet engin a été établi. Tandis que le conducteur est exposé aux intempéries, les passagers sont installés comme dans la plus confortable des limousines.

de répondre tant bien que mal au désir d'une clientèle qui se restreignait de jour en jour, ils allaient de l'avant, multipliaient les épreuves, s'ingéniaient à augmenter le confort du motocycliste, à diminuer sa fatigue, et à améliorer le rendement et la « praticité » de leurs machines.

Il serait difficile de ne point convenir qu'ils y ont admirablement réussi et les motos anglaises réunissent aujourd'hui le maximum de perfectionnements. Seul, un chauvinisme mesquin pourrait faire nier cette éclatante vérité.

Ah ! il y a loin, de la machine parfaite que chevauchent actuellement des milliers de motocyclistes de tous âges et de tous sexes, à la machine d'antan. Celle-ci procurait plus de peines que de joies ; celle-ci était faite davantage, semblait-il, pour être poussée par son conducteur que pour le véhiculer, celle-là accomplit des étapes de 2 à 300 kilomètres en se jouant, sans que le conducteur ait à descendre autrement que pour faire le plein de ses réservoirs ou le sien propre.

Les machines modernes sont, à puissance égale, plus lourdes que leurs devancières, les poids importants sont placés très bas, les pneus sont de grosse section ; il en résulte une stabilité de route meilleure.

Pour mettre en marche il fallait courir, puis sauter sur la selle en voltige, car le départ à la pédale exigeait un effort pénible devant quoi reculaient la majorité des motocyclistes. Le débrayage a mis bon ordre à cela : un coup de pédale ou un tour de manivelle et l'on part, en douceur, sans un effort, sans un à-coup.

On trépidait, on sautait, et la moindre randonnée vous laissait les reins meurtris : des suspensions élastiques à l'avant et à l'arrière, des selles bien suspendues, à dossier amovible, vous assurent un confort appréciable.

A la moindre côte, il fallait pédaler sous peine de caler : le changement de vitesse permet de passer partout avec des puissances très faibles, de quoi l'on aurait souri autrefois.

Les accumulateurs se déchargeaient avec une désespérante fantaisie ; ils se décollaient, les plaques se brisaient : la magnéto vigilante ne fait jamais défaut si l'on sait ne pas la « soigner » avec excès.

Les courroies se détendaient, se brisaient, absorbaient une grosse partie de la puissance motrice ; les chaînes se brisaient ou mettaient le mécanisme à mal : l'embrayage est venu s'interposer et permettre la transmission par arbres et par chaînes. De plus, les courroies en caoutchouc armé sont à l'abri des faiblesses anciennes.

Autrefois, le ralenti était quasi-impossible, les reprises étaient lamentables ; au moindre arrêt, il fallait recommencer la haute école : un coup de débrayage, un doigt sur la manette des gaz, et l'on fait du sur place à volonté.

La robustesse et le fini de la construction laissaient à désirer : tout est solide et « fignolé » à l'extrême.

Le démontage était délicat et fastidieux : en quelques tours de clef, c'est une affaire faite, et les auscultations ne sont jamais longues.

Les pannes étaient ultra-fréquentes : elles sont, pour le touriste, presque inconnues.

Le mieux est que les prix ne sont pas exagérés. Il est évident que tout se paie, mais si l'on considère la somme des perfectionnements apportés aux machines, on doit reconnaître que les prix sont restés dans des limites raisonnables.

Une question assez délicate reste encore à étudier avant la mise en pratique définitive : le graissage automatique. Quand ce problème sera résolu, et il le sera avant peu, la motocyclette sera parvenue au même point que l'automobile et pourra, toutes proportions gardées, marcher de pair avec elle.

Je ne m'arrêterai point à discuter ici sur ce sujet spécieux : Y a-t-il intérêt à « compliquer » la motocyclette, à la « surcharger » de tout ce que l'on regarde comme des perfectionnements et qui élève d'autant son prix d'achat ?

Cette thèse, dont l'exemple de l'automobile ferait prompte et bonne justice, ne peut être soutenue que par une certaine école : celle des retardataires.

Dès que l'on sort de la partie purement mécanique, de l'exécution, c'est au public à décider. Lui seul est juge de la somme de confortable qu'il doit exiger, et le constructeur doit s'incliner devant un désir nettement formulé par la majorité.

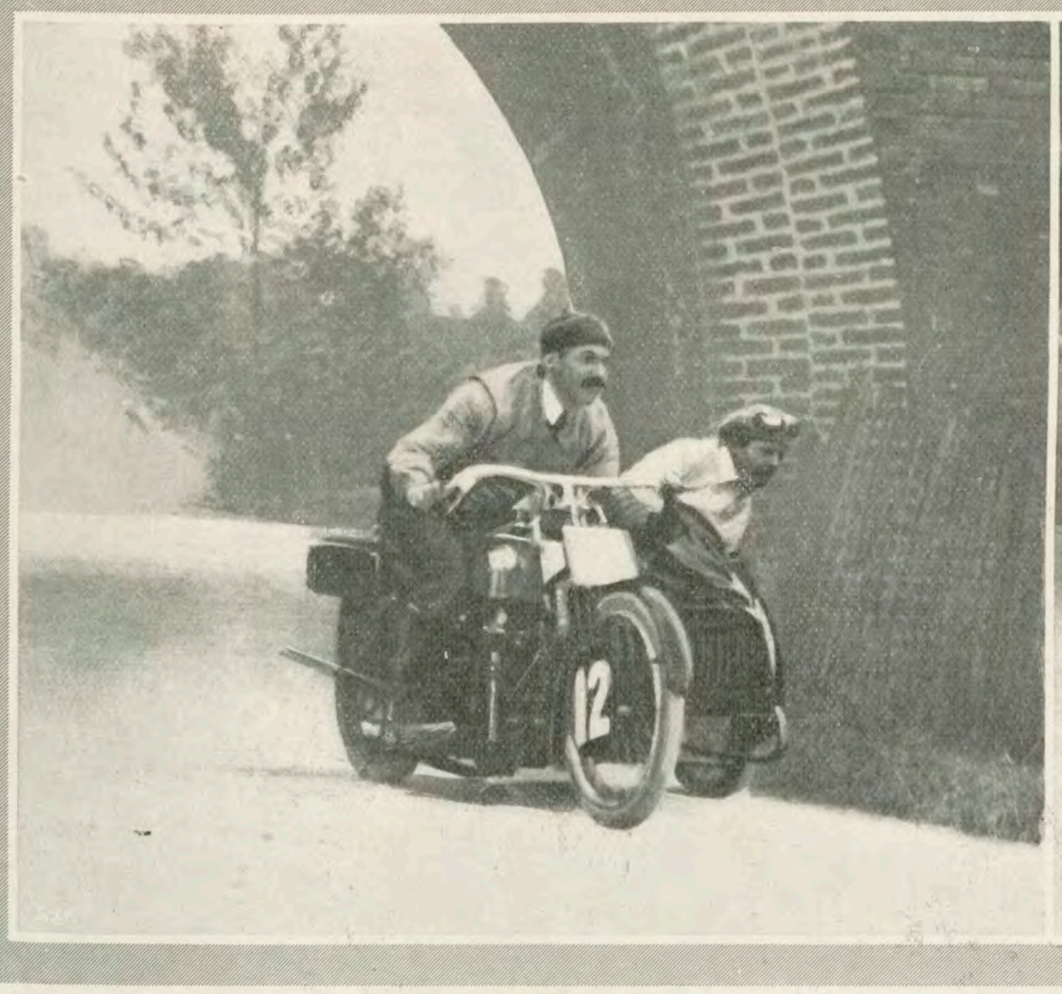
Or, le touriste demande d'abord une machine robuste et régulière, puis le maximum de confort.

La conclusion s'impose : nos constructeurs devront s'inspirer des meilleurs modèles anglais s'ils veulent les battre en France d'abord, sur leur propre marché ensuite.

LE TOURISME A DEUX

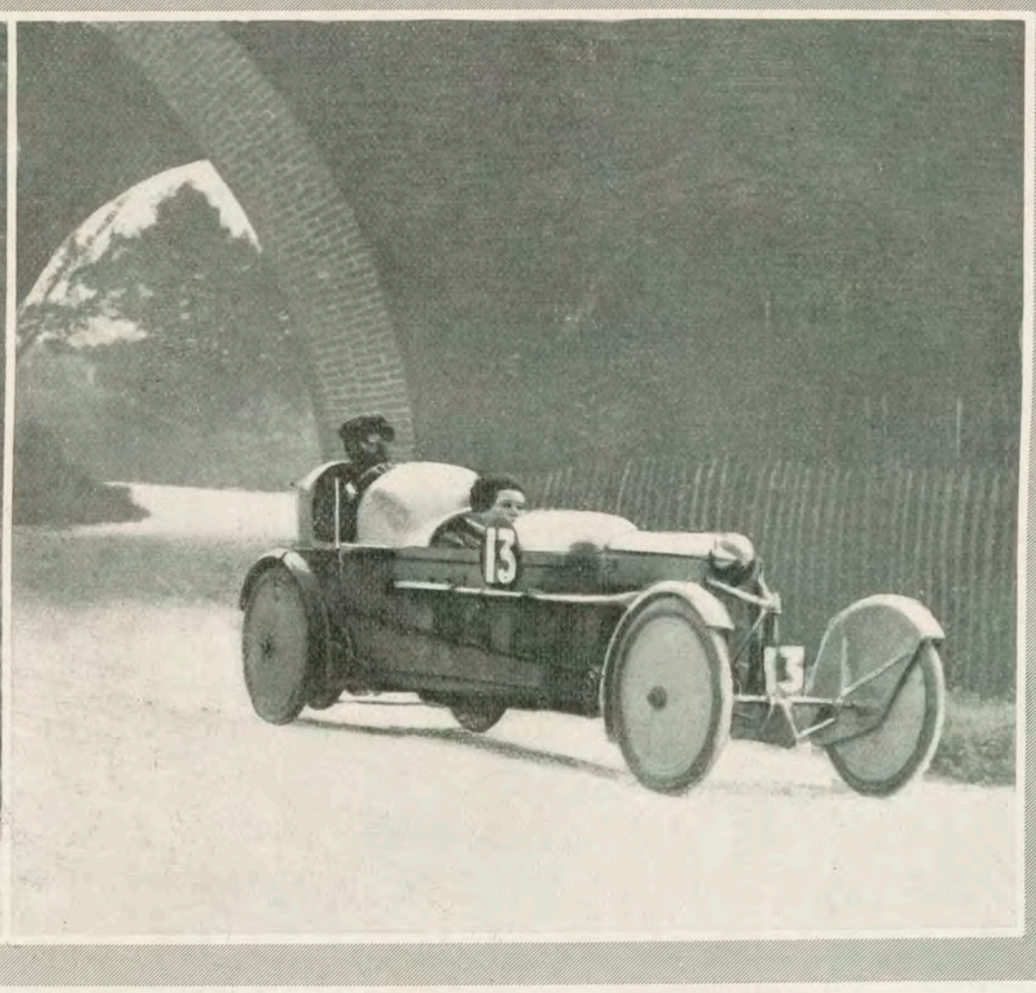
En même temps que les Anglais amenaient la motocyclette à un haut degré de perfectionnement, suite logique d'années d'expériences, ils la complétaient pour le tourisme à deux, par l'adjonction du sidecar, littéralement voiture à côté. Cette fois encore, l'idée était d'origine française, mais nous ne devions l'adopter qu'après sa consécration par nos amis d'Outre-Manche.

Rendons-leur cette justice : leur sidecar est de cent coudées au-dessus



UN VIRAGE EN SIDECAR

Le sidecar commence à compter de nombreux adeptes chez nous; à remarquer la position originale du passager, dans les virages.



UN CYCLECAR EN VITESSE

Le cyclecar n'est pas une automobile en réduction, c'est un engin très spécial. Le modèle ci-dessus a été étudié pour les grandes vitesses.

de nos timides essais. Contrairement à une opinion qui tend à s'accréditer, le sidecar est un engin sérieux, bien conçu, bien étudié, et exécuté de façon parfaite. Les meilleurs sont ceux où la roue est enfermée et ne comporte pas de fusée en porte à faux.

Pour que la moto avec sidecar, ou le sidecar, puisque ce terme définit l'engin ainsi créé, puisse donner satisfaction, il est indispensable que le cadre soit extra-robuste, sous peine de déformations dangereuses. Le moteur doit avoir une cylindrée au moins égale à 350 cmc. et dans ce dernier cas, être muni d'un changement de vitesse. La puissance normale correspond à 500 cmc. C'est largement suffisant pour passer partout.

Pour le confort du passager, il faut choisir un sidecar avec capot fermé, mais se méfier du relèvement trop accentué à l'avant de certains. La position des jambes est avec ceux-ci très gênante. Prendre de préférence un modèle à dossier assez élevé, de façon que la tête puisse au besoin s'y appuyer. Cette forme est très goûtée par les sidecaristes du sexe charmant.

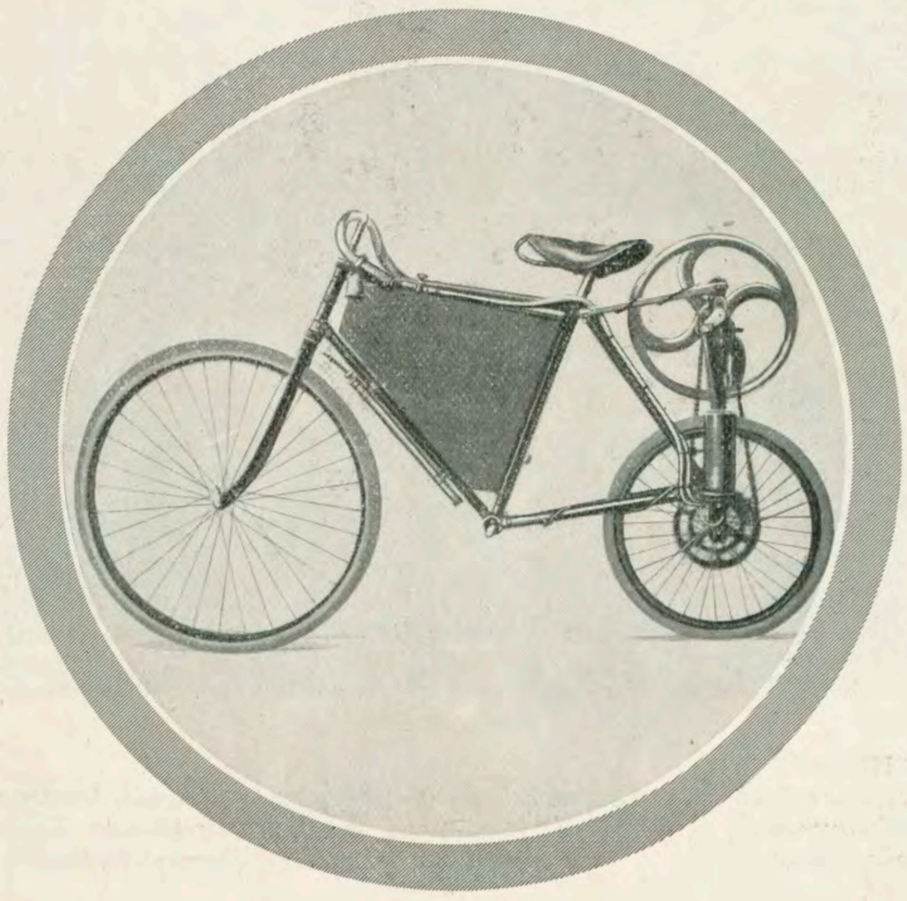
Avec le sidecar, la motocyclette ultra perfectionnée s'impose : mise en marche par manivelle à main ou au pied ; débrayage, changement de vitesse, repose-pieds wagons élastiques, fourche et, si possible, suspension élastique arrière, pneus renforcés, surtout à l'arrière, réservoir supporté et non suspendu, etc., etc.

On a objecté, contre le sidecar, la difficulté de conduite. Nier qu'il faut un certain doigté serait contraire à la vérité; mais la difficulté croît en raison de la vitesse, et ce qui est très appréciable en course devient insignifiant en tourisme.

Selon que le sidecar est monté à droite ou à gauche, il y a lieu de faire attention, lors des premières sorties, lorsqu'on vire à droite ou à gauche, et qu'on dépasse un autre véhicule. Mais je répète que c'est un jeu d'enfant et qu'à moins d'être du dernier maladroit, n'importe quel cycliste est à même de piloter convenablement un sidecar après une vingtaine de kilomètres.

Quoi qu'on en ait pu dire, le sidecar fera son chemin en France. A bien regarder, l'ensemble n'a rien d'inesthétique et certains constructeurs ont sorti des petites merveilles de carrosserie.

Ajoutez à cela que les voyageurs, côte à côte, peuvent entretenir une conversation sans avoir à crier ou risquer le torticolis; que le passager est installé plus confortablement que dans maintes voitures automobiles; que le prix d'achat ne dépasse pas les moyens d'une bourse modeste et que la dépense kilométrique varie entre 4 et 6 centimes, et vous comprendrez pourquoi l'essor de cet engin pratique est certain. Un excellent sidecar, de bonne marque, peut se trouver aisément pour 100 louis. A ce prix, il rend les mêmes service qu'une voiture, pour des frais deux fois moindres. C'est là un avantage qui a son prix. Les élégants du sidecar s'offriront le luxe d'une capote et d'un pare-brise ; les autres se contenteront d'un ample imperméable en caoutchouc ou en toile à ballon. Le conducteur, lui, devra s'équiper avec des leggins, un costume de sport ordinaire en tissu de laine. Il pourra, selon les cas, passer pardessus un pare-poussière court ou une combinaison imperméable. Mais qu'il ne s'affuble pas à tout bout de champ de cette dernière, car si elle est excessivement pratique, elle est d'une hideur incontestée.



L'ANCÊTRE

Qui pourrait croire que cet engin fut, à une époque, le dernier cri du genre ?

LE CYCLECAR

La chaîne du sport mécanique était constituée par la voiture ordinaire, la voiturette, le sidecar et la motocyclette. Mais pour que tous les goûts aient satisfaction, il y manquait un maillon entre le sidecar et la voiturette.

Ce maillon, qui devait convenir aux sportsmen dont la bourse s'accordait mal avec leur goût de l'automobile, ne pouvait, en raison du prix modique à ne point dépasser, être une réduction de voiture. Il fallait donc trouver autre chose, et cette autre chose fut le cyclecar.

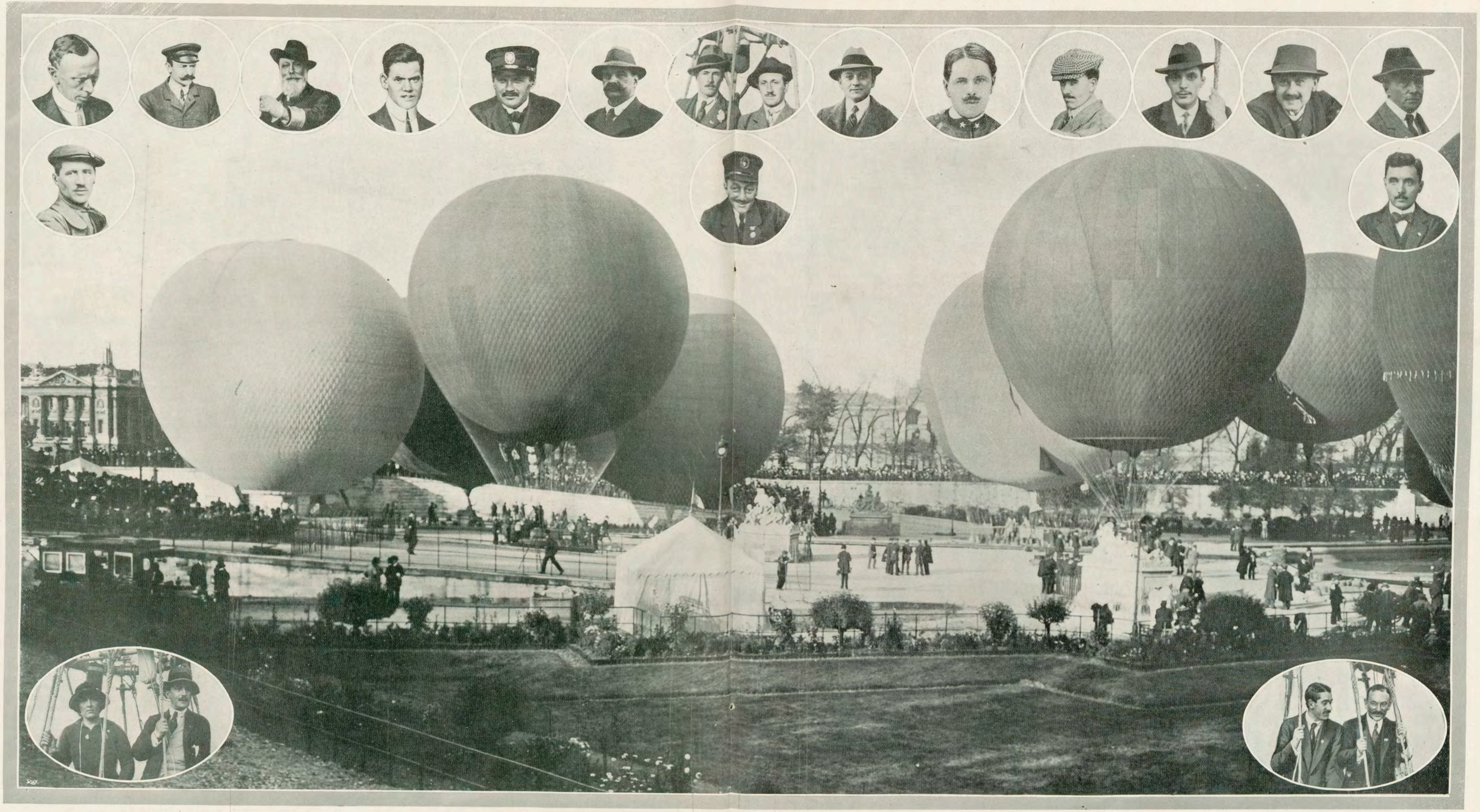
Le cyclecar, qu'il ne faut point confondre avec toutes les petites voiturettes genre Zébro, Sigma, Bebé-Peugeot, etc., doit, pour justifier son titre, répondre à certaines conditions, dont la plus essentielle est le prix, ce qui exclut *a priori* toute solution inspirée directement de l'automobile. Il ne doit point dépasser 1.100 cmc. de cylindrée, et 350 kilogs tout carrossé. Il doit être monté sur quatre roues, ce qui élimine toute possibilité de tricar. Dans ces limites, tout est permis, et l'on conçoit que le champ des recherches est presque illimité.

Nombre de solutions ont été présentées au cours de cette année : Bedelia est la plus caractéristique et les adversaires de la « baignoire en folie » ont dû reconnaître que, malgré toutes les imperfections inévitables du début, cela tourne plutôt vite et bien.

Sur ce terrain, nous pouvons largement disputer la palme aux Anglais, dont le Swift est cependant bien joli, mais nos Automobilette, nos Bedelia, nos Violet-Bogey, sont de taille à se défendre.

HENRI MIRGUET.

LA VIE AU GRAND AIR



RENÉ RUMPELMAYER ET Mme GOLDSCHMIDT

Les recordmen de la distance, René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt, formaient équipe cette année. René Rumpelmayer était, en 1912, le second de Maurice Bienaimé, le vainqueur.

LA COUPE GORDON-BENNETT AUX TUILERIES

Dimanche aux Tuileries, ont été donnés les départs de la Coupe Gordon-Bennett. Nous publions la photographie de tous les concurrents : en haut de gauche à droite : Dunville (Anglais), Agostini (Italien), Gérard (Belge), Sigmundt (Autrichien), Kaulen (Allemand), de Beauclair (Suisse), Maurice Bienaimé, vainqueur de 1912, et Jacques Schneider (Français), de Francia (Anglais), Pastine (Italien), Honeywell (Américain), Demuyter (Belge), Lehnert (Autrichien), Von Pohl (Allemand). En dessous, à gauche : Armbruster (Suisse). Au milieu Berliner (Allemand). A droite : Upson (Américain).

ALFRED LEBLANC ET ÉMILE DUBONNET

L'équipe des chevaliers de la Légion d'honneur ! Les deux grands champions de l'aviation et du sphérique partirent longuement acclamés par la foule qui se rappelait leurs succès.

18 BALLONS SONT PARTIS DANS LA COUPE GORDON-BENNETT

Devant une multitude enthousiaste, les 18 concurrents de la Coupe Gordon-Bennet prirent, dimanche dernier, leur essor au Jardin des Tuileries. Le temps calme et pur, le ciel bleu égayaient la fête. Mais les aéronautes auraient préféré un peu de vent. Celui qui les poussait faiblement, lentement, majestueusement, ne semblait pas propice aux longs raids aéronautiques. Il les dirigeait vers la Suisse. Huit nations étaient représentées : l'Angleterre, l'Italie, la Belgique, l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse, l'Amérique et la France. Celle-ci opposait à ses rivales une équipe prodigieuse : Maurice Bienaimé vainqueur de 1912, et Jacques Schneider ; Alfred Leblanc, trois fois second dans la Coupe et Emile Dubonnet, le fameux sportsman ; René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt. Or, l'histoire du record de distance est intimement attachée à ces noms.

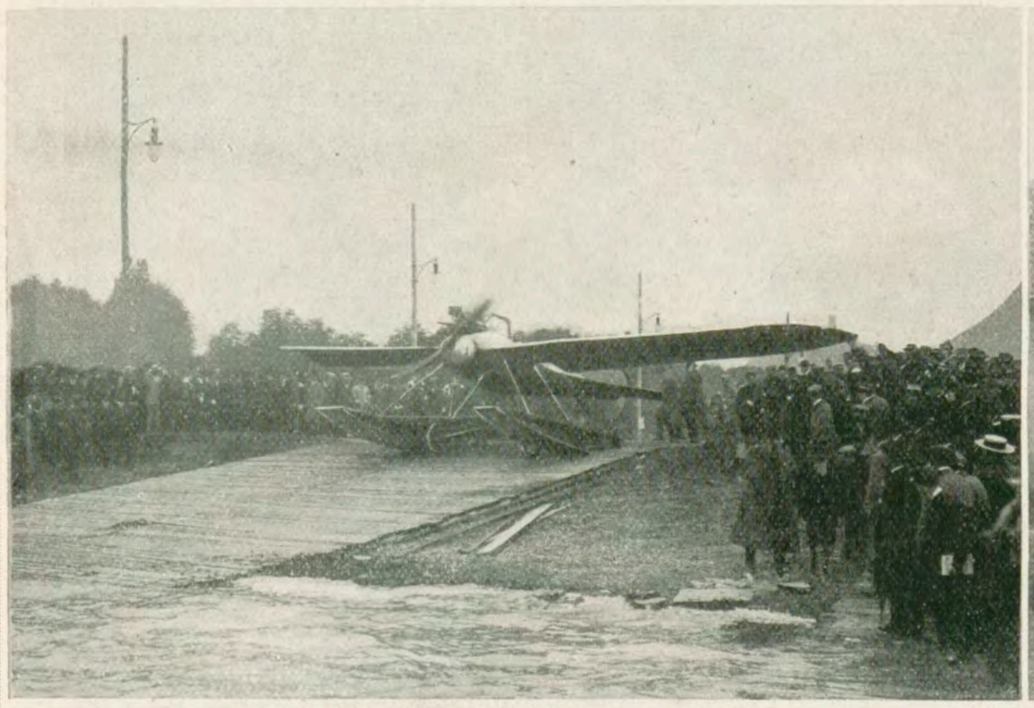
A la fin de 1911, Emile Dubonnet battait le record, debout depuis 1900. Dans la Coupe de 1912, Alfred Leblanc d'abord, Maurice Bienaimé ensuite, dépassaient ce record que bientôt après René Rumpelmayer s'attribuait avec Mme Goldschmidt. On voit que la France n'avait mis en ligne que des champions du monde. Le vent seul pouvait les empêcher de remporter la victoire qui était due à l'un d'eux.

LES HANGARS A COME

Le Grand Prix des Lacs Italiens comportait des éliminatoires et une course de Côme à Pavie (230 kil.) et de Pavie à Côme (230 kil.).

LA MISE A L'EAU

L'épreuve était très internationale ; la France, l'Italie et l'Allemagne étaient représentées. Ce fut la France qui triompha avec Garros.



HIRTH VA PARTIR

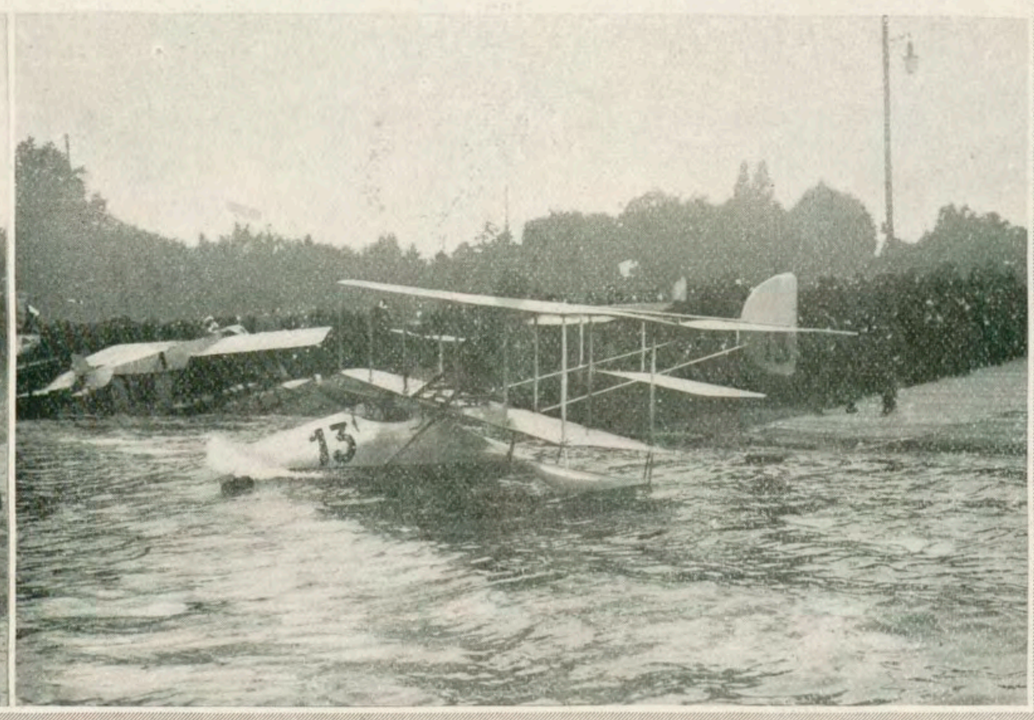
L'Allemand Hirth faillit triompher, ayant gagné la course, mais dans les éliminatoires, disputées après la finale, il fut disqualifié.

L'APPAREIL DE GARROS

Garros, réellement infatigable, fit merveille, s'attribuant une très belle victoire. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière).

UN DÉPART DE GARROS

Garros aussi brillant en hydravion qu'en monoplan terrestre, gagna de loin, l'éliminatoire de vitesse, finit 2e dans la course derrière Hirth et remporta d'autres éliminatoires.

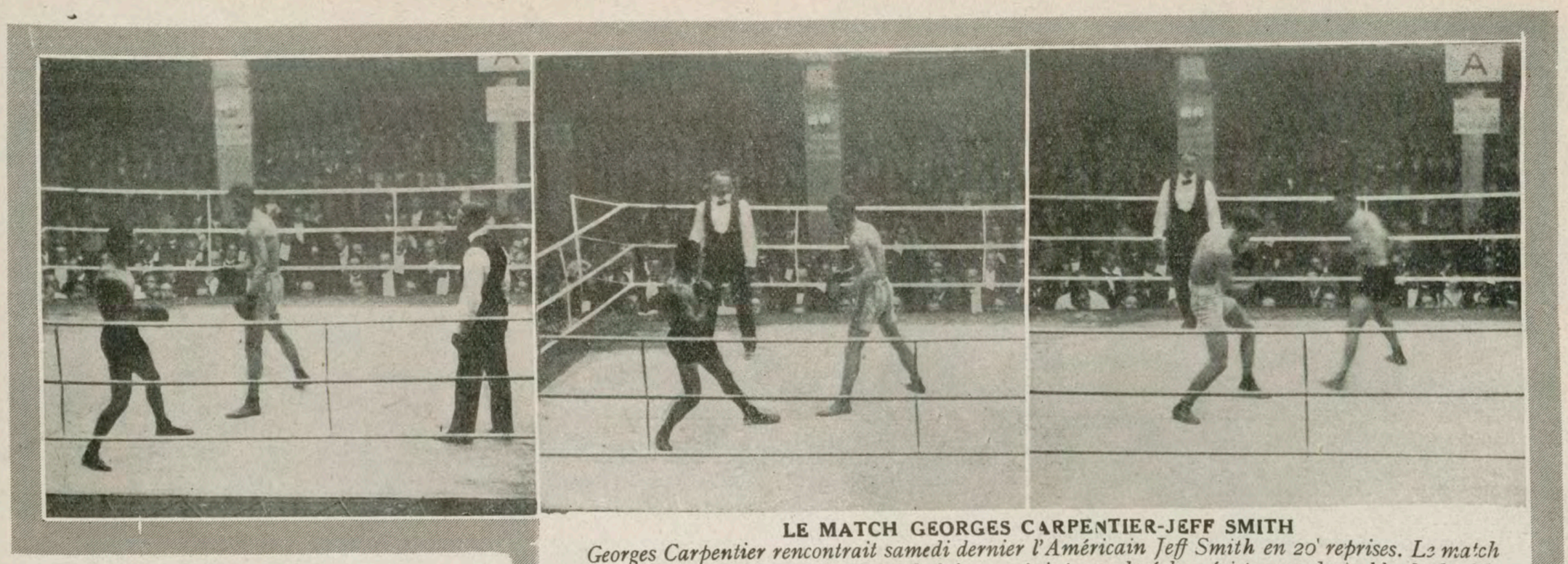


DEROYE AU DÉPART

Deroye ne put disputer ses chances. D'ailleurs le déchet fut considérable : sur 12 partants, 5 seulement terminèrent toutes les épreuves qui remportèrent un grand succès.

GARROS TRIOMPHE AUX LACS ITALIENS

Le meeting des lacs Italiens s'est terminé par la victoire de Rolland Garros. Malheureusement, l'effet moral de ce succès a été quelque peu diminué par suite d'une curieuse interprétation du règlement par les commissaires. Le temps étant mauvais le premier jour du meeting, une seule éliminatoire fut disputée et on décida de remettre les autres après la finale ! Or, ce fut l'Allemand Hirth, qui gagna cette finale à dix minutes devant Garros. Et, dans les dernières éliminatoires, ce vainqueur *in partibus* fut d'abord battu et ensuite disqualifié, laissant Garros grand triomphateur de ce meeting.



LE MATCH GEORGES CARPENTIER-JEFF SMITH

Georges Carpentier rencontrait samedi dernier l'Américain Jeff Smith en 20 reprises. Le match fut très beau. Le Français gagna de loin aux points, malgré la résistance admirable de Smith.

BOXE

Le match Carpentier-Smith

Le Français a triomphé aux points.

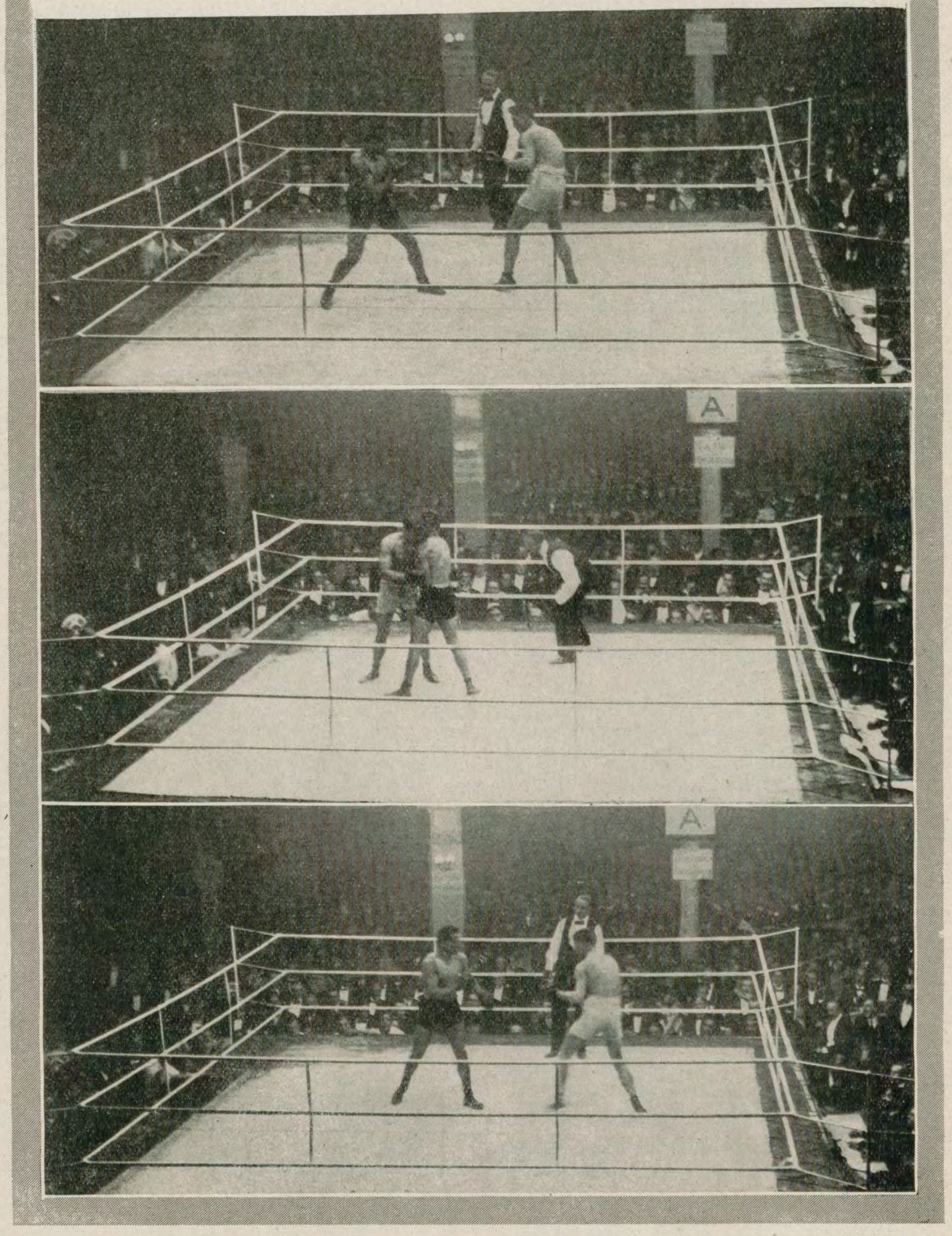
GEORGES CARPENTIER a fait sa rentrée samedi dernier. Il était opposé à l'Américain Jeff Smith. Tant est grande et nuisible l'admiration des partisans du Français, que ceux-ci proclamaient partout que le match serait terminé en moins de dix reprises. Plus juste envers Smith, dont j'avais souvent apprécié la science, la puissance et la résistance, j'avais pronostiqué, seul de toute la presse, la victoire de Carpentier aux points. J'ai assez fréquemment l'occasion de me tromper pour être fier de cette prédiction ! Je m'étais basé surtout sur la victoire remportée par l'Américain dans son match avec Hogan, homme de valeur qui avait été constamment surclassé et, pourrait-on dire, martyrisé.

Carpentier ne gagnant qu'aux points, nombreux furent ceux qui affirmèrent qu'il était ou en déclin ou en mauvaise forme. Or, je prétends qu'il a fourni samedi l'un des plus beaux combats de sa carrière. Maintenant, lorsque le Français ne knock-oute pas son adversaire en quatre ou cinq rounds, on déclare qu'il n'est plus lui-même. Il faut pourtant nous y habituer et, comme dans tout match de boxe, il se trouve deux hommes en présence, il est logique de faire attention autant à l'un qu'à l'autre. Oui, Carpentier a manqué de nombreuses attaques, mais c'était parce que Jeff Smith savait les esquiver. Oui, il a semblé une ou deux fois légèrement en difficulté, mais c'était parce que Jeff Smith est l'égal des champions. Oui, il a saigné, mais c'était parce que Jeff Smith frappe comme avec un marteau. Le résultat du combat prouve que les deux antagonistes étaient merveilleusement appariés et ceux qui dénigrent la forme du Lensois le font par dépit : ils affirmaient auparavant que le match ne s'imposait pas. Lorsqu'au premier round l'Américain commença à saigner, ils exultaient. Ah ! ils avaient eu bien raison de déclarer que cela ne traînerait pas ! Mais quand ils virent que « ça traînait » et que la rencontre se prolongeait, ils se rendirent compte de leur erreur. Plutôt que de l'avouer, ils préférèrent se venger de celui qui mettait à bas leurs pronostics en l'accusant de n'être plus ce qu'il était. Pour rien au monde, ils n'auraient déclaré que Jeff Smith était meilleur qu'ils le supposaient. Et c'est ainsi qu'on établit la vérité sportive ! Pauvres de nous !

Les organisateurs sont donc prévenus : s'ils veulent que le public considère Carpentier comme un grand champion, ils devront, à l'avenir, le mettre en présence d'hommes knock-outables en deux reprises, au maximum. Mais alors, les mêmes docteurs ès-boxe s'élèveront encore en hurlant que l'on n'oppose que des pugilistes sans valeur au Lensois et que celui-ci n'a aucun mérite à les battre. Oh ! cela devient un problème terriblement ardu !

Et je demande à ceux qui s'érigent en juges de la boxe de le résoudre. Pendant ce temps-là, au moins, ils ne chercheront pas à savoir comment se termineront les futures rencontres de Carpentier. Tout le monde y gagnera !

JACQUES MORTANE.



LES DIVERSES PHASES DU COMBAT

C'est devant une foule considérable que Georges Carpentier effectua sa rentrée. Ses admirateurs, sans s'occuper de Jeff Smith, croyaient à un rapide knock-out. Ils en voulurent au Français de ne gagner qu'aux points.

EXCEPTIONNELLEMENT LE PROCHAIN NUMÉRO DE LA " VIE AU GRAND AIR " SERA VENDU 25 CENTIMES

C'est samedi prochain, que la *Vie au Grand Air* publiera le règlement de son Grand Concours, doté de 20.000 francs de prix, comprenant une automobile, une motocyclette, une bicyclette, un appareil photographique, etc... etc... Le sujet est des plus faciles et des plus attrayants :

Quel champion auriez-vous souhaité d'être?

L'esprit sportif et la sagacité de nos lecteurs seront ainsi mis à l'épreuve de la façon la plus agréable.

Pour permettre à tous de se rendre compte de l'intéret de ce concours, nous avons décidé de baisser exceptionnellement le prix de notre prochain numéro qui sera vendu

25 CENTIMES

Tout le monde pourra ainsi constater les améliorations nombreuses que nous avons apportées à la *Vie au GrandAir*, dans ces derniers mois. Les principales sont on le sait la transformation de la couverture, la publication de Hors-Texte, de plus nombreuses Doubles Pages, une collaboration de choix, comprenant tous les champions et toutes les compétences les plus réputées, et enfin les « Numéros Doubles », consacrés chaque mois à l'actualité et aux grandes idées sportives.

HAUT LES AILES !

De même dans le numéro de samedi prochain, nous commencerons la publication d'un grand roman sportif, dû à notre collaborateur *Marc Gouvieux*, dont nos lecteurs ont su apprécier la grande valeur, au point de vue technique et littéraire.

Haut les ailes! roman aérien, est la publication du carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19... Dramatique et émouvant, sous une forme attrayante, il retrace exactement ce que *serait* l'utilisation de l'aéroplane et des dirigeables, *si* un conflit nous obligeait à entrer en lutte avec nos voisins.

Ce roman sera suivi de nouvelles séries qui, rappelons-le, seront les suivantes :

L'Entraînement à l'athlétisme.... par Jean Bouin.
Dans le royaume des oiseaux. par Alfred Leblanc.
L'âge d'or de la boxe... .... par Charlemont.

Nos lecteurs peuvent constater, par ce qui précède, tous les efforts que nous fournissons sans cesse pour leur plaire et faire, de la *Vie au Grand Air*, la véritable revue de tous les sports.

L'ACTUALITÉ

Dans le même numéro du 25 octobre, nos lecteurs trouveront des articles documentés signés du lieutenant Varcin, de Jean Bouin, de René Riondet, de Jacques Mortane, de P. Guyard, etc., et les photographies des grands événements sportifs de la semaine, la Coupe Gordon-Bennett, le Championnat professionnel de golf, la visite du Président de la République au collège d'athlètes, etc., sans oublier un important supplément consacré au Salon de l'Automobile.

Quoique nous ayons pris soin d'augmenter considérablement le chiffre de notre tirage, il est certain que ce numéro à

25 CENTIMES

fera prime. Aussi, nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de le retenir, dès à présent, chez leur libraire ou leur marchand de journaux.

NOTRE PROCHAIN HORS-TEXTE

Dans le numéro du 1er novembre, nous publierons un hors-texte consacré à notre remarquable collaborateur, le recordman du monde pédestre, Jean Bouin. Nul doute que nos lecteurs ne conservent avec plaisir le portrait de notre plus brillant athlète, le seul vraiment qui ait prouvé son incontestable supériorité sur tous ses concurrents du monde entier.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

A la gare !

Dimanche dernier, aux Tuileries, pendant le départ des ballons pour la Coupe Gordon-Bennett.

Il fait un temps admirable, ciel clair et tendre, qu'un léger vent balaie à peine, et une par une, paresseuses et lentes, les énormes bulles d'or ou d'argent s'en vont au fil de cette brise incertaine...

Des milliers de spectateurs sont là, les yeux au ciel.

Soudain, au zénith, un point noir apparaît. C'est un aéroplane qui passe là-haut, tout là-haut, et dont le pilote se promène tranquillement au-dessus de cet admirable spectacle aérien.

Je tire par le bras mon voisin de foule, et je lui montre l'oiseau sublime qui s'en va, dans la confiance de l'homme qui l'anime et le guide.

Il écarquille les yeux et me dit, maussade :

— Qu'est-ce qu'il y a?

— Là-haut, l'aéroplane!

— Ah! oui! Il y en a tous les jours. Cela devient la barbe, ces aéros sur Paris.

Et soudain, se décidant, les mains en cornet, autour de la bouche, comme si l'autre, à 1.000 mètres allait l'entendre, il crie, à la mode du jour : « A la gare! l'aéroplane! »

A la gare! Il y a quatre ans, on porta en triomphe le comte de Lambert et Dubonnet pour avoir osé les premiers.

A cette heure, 100 000 Parisiens ovationnaient Pégoud, le créateur du looping aérien.

Dans combien de temps aurons-nous vu tant de boucleurs de boucles, qu'un beau dimanche comme celui-ci, on criera : « A la gare, le looper? »

Le téléphone vibre sur ma table de travail. Quelle émotion sacrée ce dut être, lorsque la voix connue ou aimée vint pour la première fois par le fil mystérieux des villes lointaines... Aujourd'hui, je pense : Quel est encore ce raseur?

A la gare! A la gare!

WHIPPER.

Nos Dimanches sportifs

Course de canoës en Marne

(26 Octobre.)

Les rameurs en canoës sont infiniment plus nombreux en Marne qu'en Seine, au point qu'il s'y est fondé un très important groupement, sous le nom de la Fédération des Rameurs Indépendants, réunissant, entre Joinville-le-Pont et Noisy-le-Grand, plusieurs sociétés très actives et très fréquentées. D'autre part, les compagnies de chemins de fer ayant cru devoir, depuis quelques jours à peine, majorer leur tarif de transport des embarcations, il devenait très onéreux pour les concurrents que nous invitions à notre épreuve de Croissy, d'amener en Seine leurs embarcations.

Ne voulant pas que nos dimanches sportifs soient pour nos invités une cause de dépenses, et pour donner satisfaction à tout le monde, nous avons décidé d'organiser en Marne, le dimanche 26 octobre, notre course à l'aviron en canoës et de reporter à un peu plus tard celle qui doit avoir pour théâtre le tour de l'île de Croissy.

La Fédération des Rameurs Indépendants a bien voulu nous accorder son patronage et son concours, et c'est sous ses auspices, sous ses règlements, que les rameurs de Marne se disputeront, le 26 octobre prochain, l'épreuve dont voici le règlement et qui se déroulera dans cette portion de la rivière si animée, si pittoresque, comprise entre Joinville et Noisy-le-Grand, soit sur une distance de 10 kilomètres.

RÈGLEMENT

La *Vie au Grand Air* organise pour le dimanche 26 octobre prochain, dans le bassin de Joinville-le-Pont Noisy-le-Grand, une course en canoë à un rameur avec barreur.

Cette course se disputera sous le patronage et avec le concours de la Fédération des Rameurs Indépendants. Elle est ouverte à tous les rameurs de promenade, définition de la F. R. I. (Sera considéré comme rameur de promenade, tout rameur amateur, n'ayant pris part à aucune course classée depuis au moins trois années.)

Embarcations, — Canoës à un rameur avec barreur. Caractéristiques de la F. R. I. : longueur facultative; poids minimum 35 kilos; sans dossier, barre ni surcharge; largeur minima 0 m.70 au maître-bau : pontage en bois avant et arrière; cinq clins sur chaque côté. Facilité pour le rameur et le barreur de changer de place et se relayer, mais seulement sur les points indiqués sur le parcours. Le poids du barreur n'est pas limité.

Parcours. — Environ 20 kilomètres. Départ du cabaret du Coq d'or, 147, chemin du halage, au Perreux; descendre au garage de la Société Nautique de la Marne, Ile Fanac, toucher le ponton et prendre un numéro d'ordre de passage; remonter à Noisy-le Grand jusqu'au garage de M. Quitte, situé rur la rive gauche de la Marne; toucher également le ponton et prendre un second numéro de passage ; puis redescendre au Coq d'or où se jugeront les arrivées.

Les équipes interchangeables devront faire leur manœuvre de déplacement sur les deux pontons indiqués ci-dessus, sans le secours d'aucune aide étrangère.

Départ. — Le départ sera donné à 2 heures après-midi. Si la course réunit plus de cinq partants, elle sera faite par séries au chronomètre les séries espacées de cinq minutes, les canoës étant en ligne de cinq. Le classement général s'établira par le chronométrage du temps de chaque équipe.

Le tirage au sort des places se fera une demi-heure avant le départ, les retardataires seront exclus.

Inscriptions — Les inscriptions sont reçues dès aujourd'hui et jusqu'au 24 octobre, dernier délai, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris, et au siège social de la Fédération des Rameurs Indéperdants, 39, boulevard du Temple. Il n'y a pas de droit d'entrée.

Course de 500 mètres en automobile.

(9 novembre).

Le règlement de cette épreuve avait à peine paru que les engagements nous arrivaient déjà, chacun se plaisant à trouver la formule adoptée pour notre course originale, amusante et intéressante à la fois.

Un des premiers qui est venu s'inscrire est le vainqueur d'Amiens et du Mans, *Boillot*. Le nom du grand coureur en tête de notre liste est un garant certain que nous verrons beaucoup de monde, concurrents et spectateurs, le dimanche, 9 novembre, sur la route privée du parc agricole d'Achères. Au départ, au virage, à l'arrivée, étant données les conditions imposées aux concurrents, il y aura à glaner des scènes amusantes pour les photographes et les cinématographes.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 19 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Longchamp (Prix du Cèdre, Prix de la Forêt).
DIMANCHE 19 OCTOBRE. — *Athlétisme*. — Parc des Princes (Championnat des « Quatre Pattes »).
LUNDI 20 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Cloud.
MARDI 21 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Vincennes.
MERCREDI 22 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses au Tremblay.
JEUDI 23 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Longchamp (Prix Salverte, Prix Condé).
JEUDI 23 OCTOBRE. — *Automobile*. — Course de côte de Jouy-le-Châtel.
VENDREDI 24 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Maisons-Laffitte.
SAMEDI 25 OCTOBRE. — *Hippisme*. — Courses à Auteuil.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 6 AU 12 OCTOBRE 1913

AVIATION

MARDI 7 OCTOBRE. — Circuit des Lacs italiens : 1. Garros; 2. Chemet; 3. Fischer.

AUTOMOBILE

VENDREDI 10 OCTOBRE. — Autodrome de Brooklands : Chassagne bat le record du monde de l'heure, 173 kilom. 680 (ancien record de Goux : 170 kilom. 588).

BOXE

SAMEDI 11 OCTOBRE. — Paris : G. Carpentier bat aux points Jeff Smith en 20 rounds.

CYCLISME

DIMANCHE 12 OCTOBRE. — *Grand Prix de l'U. V F.* — 1. Moretti; 2. Friol, à une demi-longueur; 3. Ellegaard, à une longueur. — Temps : 3 m. 24 s. 3/5.

Une heure derrière tandems : 1. Lapize. 50 kilom. 100; 2. Frank Henry à 4 tours et demi.

Grand handicap (40 kilomètres derrière moteurs) : 1. Appelhans (3 tours), 32 m., 2 s.; 2. Larue (3 tours), à 3/4 de tour; 3. Parent (2 tours), à 3 tours; 4. Sérès, à 3 tours et demi.

HIPPISME

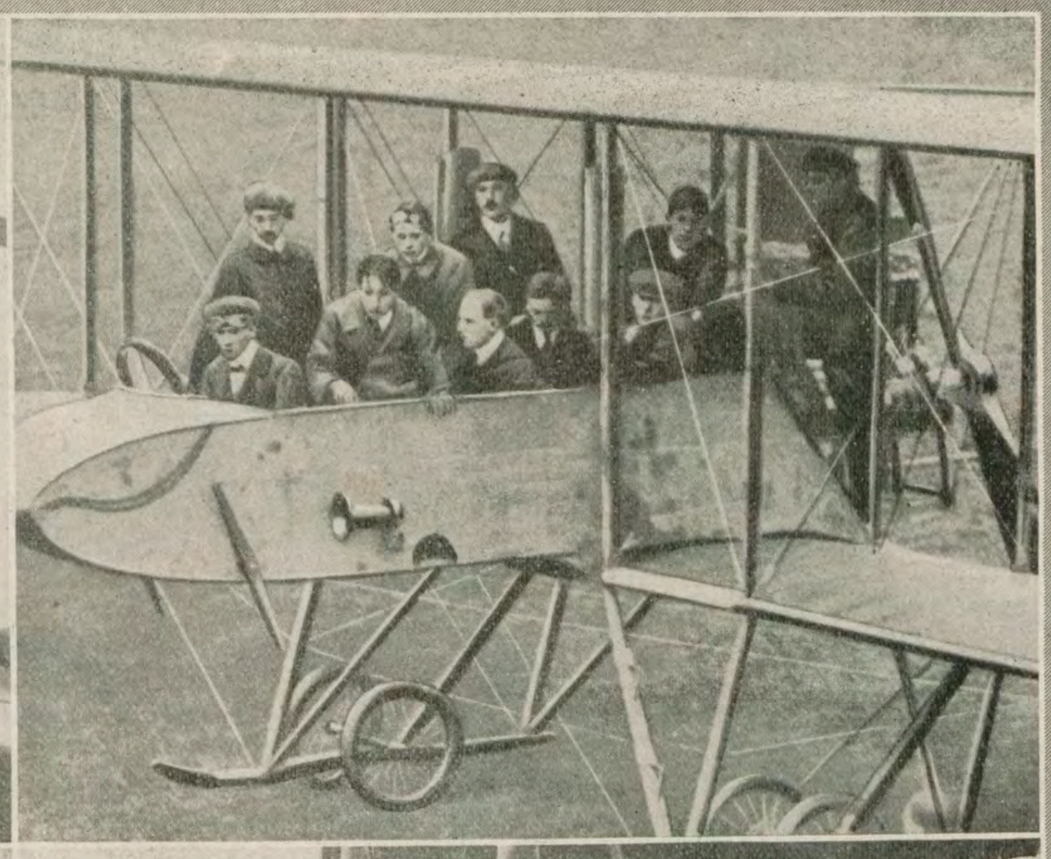
LUNDI 6 OCTOBRE. — Saint-Cloud. — *Handicap d'Automne* (10.000 francs, 3.600 mètres) : 1. Chouchoute (O'Neil), à M. Ephrussi; 2. Mistinguette; 3. Scammonée. — P. M. : gag., 62 francs; pl., 20 francs, 22 francs, 20 francs.

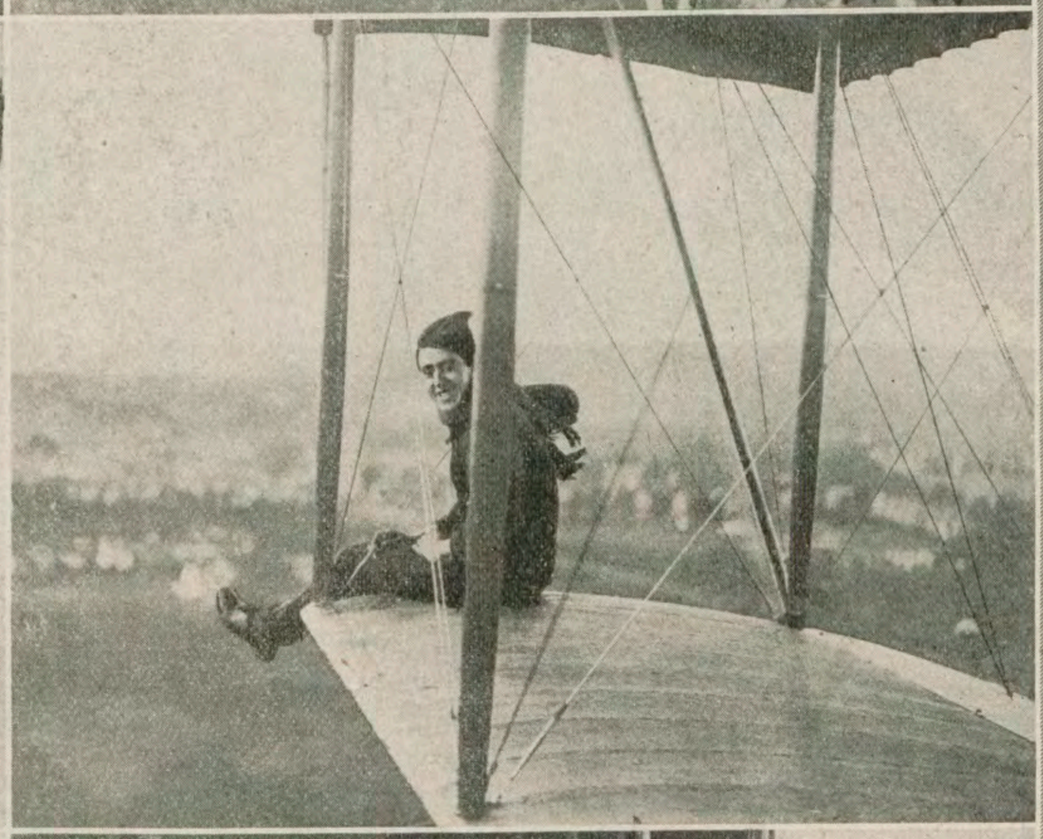
MERCREDI 8 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (20.000 francs, 2.300 mètres) : 1. Dagor (G. Stern), à M. Ed. Blanc; 2. Genillé. — P. M. : gag., 15 fr. 50; pl., 12 fr. 50, 15 francs.

SAMEDI 11 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Congress* (35.000 francs, 3.100 mètres) : 1. Chatterbox (Berteaux), à M. A. Henriquet; 2. Libérateur; 3. Le Mont Saint Michel. — P. M. : gag., 197 francs; pl., 34 francs, 88 fr. 50, 33 francs.

DIMANCHE 12 OCTOBRE. — Longchamp. — *Grand Critérium* (40.000 francs, 1.600 mètres) : 1. Le Grand Pressigny (Mac Gee), à M. A. Monnier; 2. Frileux III; 3. Sardanapale. — P. M. : gag., 73 francs : pl., 21 francs, 39 fr. 50, 20 francs.

Prix Gladiateur (50.000 francs, 6.200 mètres) : 1. Philippe G. Clout), au comte P. de Saint Phalle; 2. Romagny. — P. M.; gag., 15 fr. 50; pl., 12 francs, 28 francs.





LES RECORDS DE SABLATING

A la semaine de Johannisthal, l'aviateur Sablating s'est successivement élevé à 2.800 m, avec 3 passagers, à 2.080 m. avec 4, et à 1.000 m. avec 5.

LES AÉROBUS

Alors que pour l'instant, la plupart de nos constructeurs semblent, avec raison, diriger leurs recherches vers la théorie de l'excédent de puissance, les étrangers rêvent d'aérobus ! Dans

L'AÉROBUS DE GRAHAME WHITE

La position d'un des passagers au-dessus d'Hendon.

POSITION DANGEREUSE

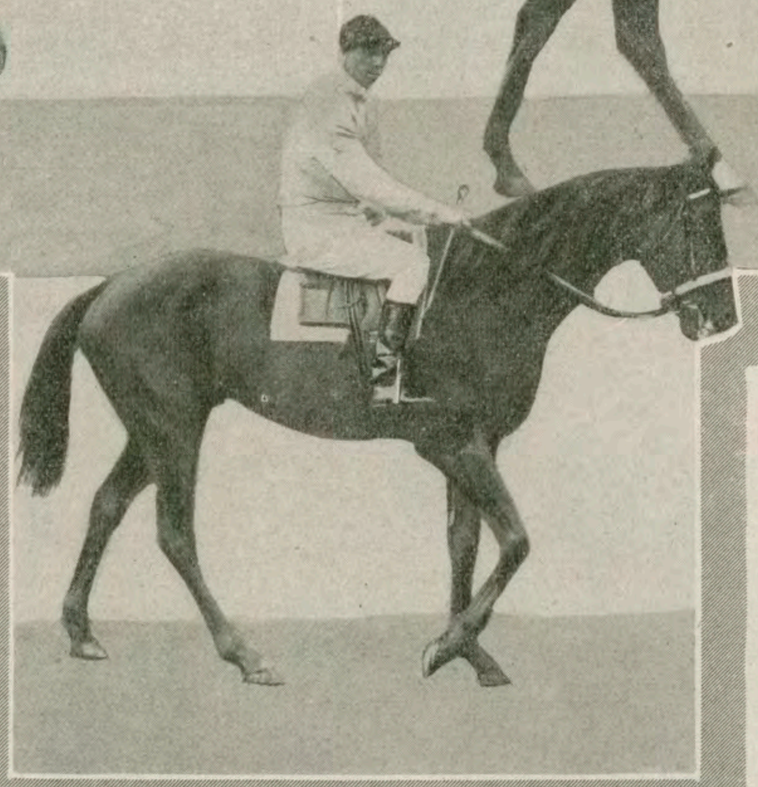
Grahame White a emmené 10 passagers dans les airs: il y en avait un placé à chaque extrémité de l'aile de son appareil « le char à bancs ».

A L'ÉTRANGER

l'état actuel des choses, il est peut-être imprudent de se consacrer à une question que la faible puissance des moteurs actuels, rend très difficile et même très dangereuse.

BRULEUR

Brûleur, par Chouberski et Basse Terre, a remporté cette année, le Prix la Rochette des poulains, le Grand Prix de Paris et le Prix Royal-Oak.



NIMBUS

Nimbus, par Elf et Nepthé, s'est attribué le Prix Greffulhe, la Coupe d'Or et le Prix du Conseil Municipal.

DAGOR

Le fils de Flying-Fox, entre autres victoires, s'est attribué la Poule d'essai des poulains, le Prix Edgard de la Charme, le Derby de Chantilly et le Prix du Prince d'Orange.

HIPPISME

Les cracks de l'année

Ils sont trois !

Nous voilà presque parvenus à la fin de la saison des courses plates. Nous pouvons commencer à jeter un coup d'œil en arrière et à tenter de tirer les conclusions de l'année écoulée.

Il ne semble pas trop risqué d'affirmer que la génération de trois ans nous a montré trois bons chevaux : Brûleur, le héros du Grand Prix et du Royal Oak ; Dagor, le vainqueur de la Poule d'Essai et du Derby ; Nimbus, le gagnant de la Coupe d'Or et du Prix du Conseil Municipal.

Ce résultat est déjà magnifique ; car, depuis que la coutume s'est implantée chez nous de faire courir à outrance, il faut nous attendre, de moins en moins, à l'apparition du crack invaincu.

Si l'on veut essayer d'établir un classement entre les trois performers que nous venons de nommer, la tâche est assez délicate.

Ils se sont bien rencontrés plusieurs fois: dans le Derby, Dagor a battu Brûleur et Nimbus ; dans le Royal Oak, Brûleur a devancé Nimbus et Dagor ; enfin, dans le Municipal, Nimbus a pris sa revanche sur Brûleur. Mais il serait quelque peu puéril de vouloir raisonner strictement sur ces indications du papier.

Il vaut mieux reconnaître que Nimbus a droit à des excuses dans le Derby, où il a eu un accident, et dans le Royal Oak, où il faisait sa rentrée après une longue absence ; il faut même convenir que cette dernière course, disputée avec un faux train, doit être considérée, vis-à-vis de Dagor, comme nulle et non avenue.

Nous nous contenterons donc de conclure que ces trois chevaux se tiennent de près et ont affirmé, à diverses reprises. des qualités très différentes.

Dagor, c'est la classe, c'est la détente irrésistible fournie à la fin d'une épreuve sévère.

Nimbus, c'est la classe unie à la résistance et à la souplesse.

Brûleur, c'est le grand mécanisme dont la supériorité est compensée par la délicatesse de sa mise en action ; car on ne saurait encore affirmer, à l'heure actuelle, quelle est la meilleure façon d'employer son effort.

Si, maintenant, nous passons à l'examen de l'ascendance de ces trois excellents performers, nous constatons d'abord qu'ils appartiennent à de très bonnes familles ; Dagor et Brûleur à la famille 4, Nimbus, à la famille 5 ; on peut même ajouter, pour faire ressortir l'extraordinaire succès de la famille 4, que le père de Nimbus, Elf, s'y rattache lui aussi.

Au point de vue du degré de rapprochement de l'inbreeding, c'est Dagor qui tient la tête avec un inbreeding à deux générations libres, c'est-à-dire que son premier ancêtre commun se retrouve au troisième degré du côté du père comme du côté de la mère. Chez Nimbus et chez Brûleur, l'inbreeding est à cinq générations libres, le premier ancêtre commun figurant, d'un côté, au quatrième degré, et de l'autre, au cinquième.

Si l'on veut caractériser d'un mot l'ascendance de chacun d'eux, on peut dire que Brûleur est le résultat de l'alliance de Dollar avec Dollar ; Nimbus, c'est l'alliance de Dollar avec Galopin ; Dagor, c'est l'union de Galopin deux fois répétée avec un troisième courant de Galopin.

Or, Dollar est fils de The Flying Dutchman ; de son côté, Galopin est, par sa mère Flying Duchess, petit-fils de The Flying Dutchman. On voit donc que ce dernier joue le rôle de facteur commun dans les pedigrees de nos trois performers. Et, s'il est vrai que son influence se soit exercée plus ou moins dans les trois cas, il n'y a rien d'étonnant à ce que Brûleur, Dagor et Nimbus aient donné de telles preuves de qualités.

En effet, The Flying Dutchman était un remarquable cheval. Un rapide aperçu de ses performances nous en convaincra facilement.

Il naquit en 1846, chez M. Vansittart, mais, un an après, il devint la propriété de Lord Eglington. Celui-ci avait, en 1845, acheté un yearling, au même éleveur, pour 7.500 francs, avec une redevance de 12.500 francs en cas de victoire dans le Derby ; cette acquisition, nommée Van Tromp et fils de Lanercost et Barbelle, se comporta si bien au cours de sa deuxième année, que Lord Eglington conclut un marché avec M. Vansittart, s'engageant à lui verser 26.250 francs pour chaque produit bien conformé de sa poulinière Barbelle. C'est ainsi qu'il acquit The Flying Dutchman, fils de Bay Middleton et Barbelle.

A l'âge de deux ans, le Dutchman, comme on l'appelait par abréviation, disputa cinq courses pour remporter cinq victoires ; il s'adjugea notamment les July Stakes à Newmarket et les Champagne Stakes à Doncaster. Et, lorsqu'il se retira pour prendre ses quartiers d'hiver, aucun de ses rivaux ne pouvait se vanter de lui avoir imposé le moindre effort.

A l'âge de trois ans, il effectua sa rentrée dans le Derby d'Epsom. Les principaux concurrents étaient Tadmor, qui, après avoir été excellent à deux ans, venait de trouver sa bonne forme par un succès facile et Nunnykirk, qui avait triomphé dans les Deux Mille Guinées. Malgré certaines rumeurs alléguant le manque de travail et malgré le terrain lourd qu'on lui prétendait défavorable, The Flying Dutchman rallia tous les suffrages dès son apparition dans le paddock. Il partit à 2 contre 1, à la même cote que Tadmor, tandis que Nunnykirk était troisième favori à 6 contre 1.

A la suite d'une lutte sévère, notre héros parvint à battre d'une demi-longueur le demi-sang, Hotspur, outsider à 50 contre 1, qui précédait du même intervalle Tadmor.

Cette victoire fut suivie de six autres, parmi lesquelles la plus intéressante est celle du Saint-Léger devant Nunnykirk.

A quatre ans, le Dutchman remporta dans un canter le Gold Cup d'Ascot; puis, après un succès à Goodwood, il essuya l'unique défaite de sa carrière dans le Doncaster Cup, où il fut battu d'une demi-longueur par Voltigeur, le héros du Derby et du Saint-Léger de l'année.

Cet échec fut vengé au printemps de l'année suivante ; car, dans un match revanche disputé à York, The Flying Dutchman triompha de Voltigeur par une longueur.

Il fut alors retiré de l'entraînement et commença ses fonctions d'étalon en 1852, le prix de sa saillie étant fixé à près de 800 francs. Sa production ne fut pas aussi brillante qu'il était permis de l'espérer; il occupa cependant un rang honorable sur la liste des étalons vainqueurs, sixième en 1855, quatrième en 1856, cinquième en 1857, septième en 1858, deuxième en 1859, 1860 et 1861.

Entre temps, en 1859, il fut importé en France par l'Administration des Haras, qui le paya 104.000 francs. Cette importation fut un coup d'éclat : c'est à elle que nous sommes redevables de Dollar. Ce fils à jamais célèbre éclipse les autres produits français de The Flying Dutchman, parmi lesquels on peut cependant citer Tourmalet et surtout Dutch Skater, le père d'Insulaire et de Yellow.

René Riondet.

Le Grand Criterium

Une épreuve sans enseignement définitif

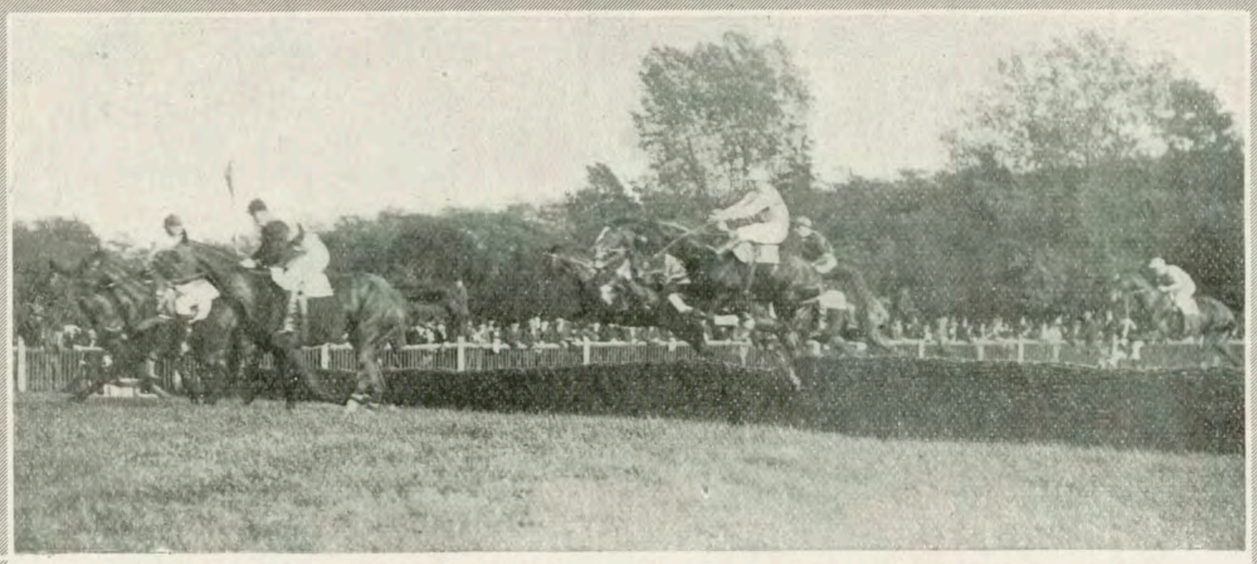
Les résultats pleinement concluants, les rencontres décisives entre sujets de premier plan sont décidément très rare. J'en faisais la constatation, il y a huit jours, à propos du Prix du Conseil municipal, et une déception nouvelle m'oblige à y revenir. Il semble qu'une fatalité s'attache à ces épreuves impatiemment attendues, et dont on espère des solutions définitives. Pour le Royal Oak, c'était la rencontre Brûleur, Dagor, attendue depuis le Grand Prix, qui devait trancher une question fort importante, et qui, en réalité, n'a rien tranché du tout. Dagor n'a pas donné ce jour-là sa mesure, et c'est un fait que sa victoire postérieure, dans le Prix du Prince d'Orange, surabondamment démontre, et nous n'avons pas été mieux édifié après la course qu'auparavant. Dans le Municipal, c'est Brûleur qui n'a pas donné la sienne, et aussi la question capitale, qui se posait entre le poulain de M. de Saint-Alary et Nimbus, demeure sans solution. Dimanche, nous attendions Sardanapale et Mousse de Mer, les deux cracks présumés de la génération nouvelle, jusqu'alors invaincus l'un et l'autre, pourvus de titres également brillants et significatifs. Nous allions, pensions-nous, être fixés sur leurs mérites respectifs, et connaître notre meilleur deux ans. En fait, nous n'en savons guère plus qu'auparavant. Nous sommes édifiés sur certains points : la haute valeur du gagnant, Le Grand Pressigny, qui, de toute manière, est maintenant hors de doute, l'aptitude de Sardanapale sur la distance, point jusque là contesté: mais la question capitale, celle de savoir lequel des trois est le meilleur, demeure encore en suspens. Mousse de Mer n'a voulu s'employer à aucun moment, et à l'entrée de la ligne droite, jugeant la partie irrémédiablement perdue, G. Stern n'a pas insisté outre mesure. Sardanapale a eu une course des plus malheureuses. Son jockey qui avait ordre d'aller en tête ou du moins dans le groupe de tête, se trouva empêché de l'exécuter, ayant été bloqué au départ dans un groupe assez compacte, tandis que Frileux III et Le Grand Pressigny s'assuraient une certaine avance.

Il aurait pu, il est vrai, se dégager un peu plus loin, mais il a craint d'imposer à son cheval un effort trop hâtif, et s'est trouvé, d'autre part, arrêté par la présence de Mousse de Mer qui galopait immédiatement devant lui. Le départ une fois manqué, s'attacher à Mousse de Mer n'était pas en principe une mauvaise tactique. C'était bien, sans la défaillance de la pouliche. Quand il s'est décidé à la dépasser, à l'entrée de la ligne droite, la partie était perdue, Le Grand Pressigny qui venait de prendre le meilleur sur Frileux III, filait au poteau très détaché ne laissant plus de ressources. Sardanapale s'est étendu dans une très belle action, il a refait beaucoup de terrain, mais n'a cependant pu rejoindre même Frileux III qui a passé le poteau à une longueur devant lui. Cette place de Frileux III, qui précédemment avait tout juste battu Dacier d'une tête, indiquerait à elle seule que Sardanapale, pas plus que Mousse de Mer, n'ont donné leur vraie mesure. De la course du fils de Prestige, je ne retiendrai qu'un point : c'est de quelle excellente façon il a terminé la course. C'est une réponse aux doutes qu'on avait émis après le prix de Seine-et Oise sur son aptitude à tenir la distance. Je n'avais jamais, pour ma part, eu beaucoup d'inquiétude sur ce point. Le fils de Prestige, qui rappelle son père par tant de points, manquant absolument de tenue, c'était bien improbable. Aujourd'hui, la preuve en a pu être faite. Ce n'est pas la distance qui l'a gêné et qui le gênera dimanche dans le prix de La Forêt, où, sur la même distance et le même parcours, il retrouvera son vainqueur.

Si tout se passe cette fois régulièrement, il s'y comportera tout autrement que dans le Grand Critérium, voilà ce qu'on peut affirmer. Quand à savoir s'il prendra ou non sa revanche sur son vainqueur, Le Grand Pressigny, c'est une autre question.

Battu le jour de ses débuts à Chantilly par Kummel, Frileux III et Punch, il avait gagné ensuite très plaisamment à Maisons et à Longchamp. Ces deux succès remportés sur Kummel d'une part, sur Maître et Seigneur et Sloughi de l'autre, n'avaient certainement pas l'importance de ceux de Sardanapale et de Mousse de Mer, mais elles avaient produit, la dernière surtout, l'impression la plus favorable. A chaque sortie, on avait été frappé de ses progrès, et malgré l'infériorité de ses titres, on soupçonnait qu'il pourrait être un rival redoutable pour les deux autres. Sa victoire n'a donc pas été positivement une surprise, et j'ajouterai même que son entourage faisait mieux que l'espérer, il y comptait. Jamais Michel Pantall n'avait eu entre les mains, disait on, un meilleur deux ans. De fait, c'est un beau et bon cheval, très fort, très puissant, et qui s'est étendu d'un bout à l'autre dans une allure réellement plaisante. Son origine est, d'autre part, excellente. Il est par Saint-Bris le père de Rock Sand, et Grace Gumberts, une poulinière anglaise importée en Amérique, puis en France, où elle passa des mains de M. Edmond Blanc dans celles de la baronne Auguier. Grace Gumberts a produit au haras de Jardy avec Flyng Fox, Le Grais, actuellement âgé de trois ans et qui court sous les couleurs de M. J. Stern, et deux ans auparavant avec Adam, Adam Bede, le gagnant du Cambridgeshire de 1912. Il est assez curieux de remarquer que les deux premiers du grand Critérium sont issus de poulinières réformées par M. Edmond Blanc. Frigella, la mère de Frileux III, a appartenu, comme Grâce Gumberts au haras de Jardy.

STUART.



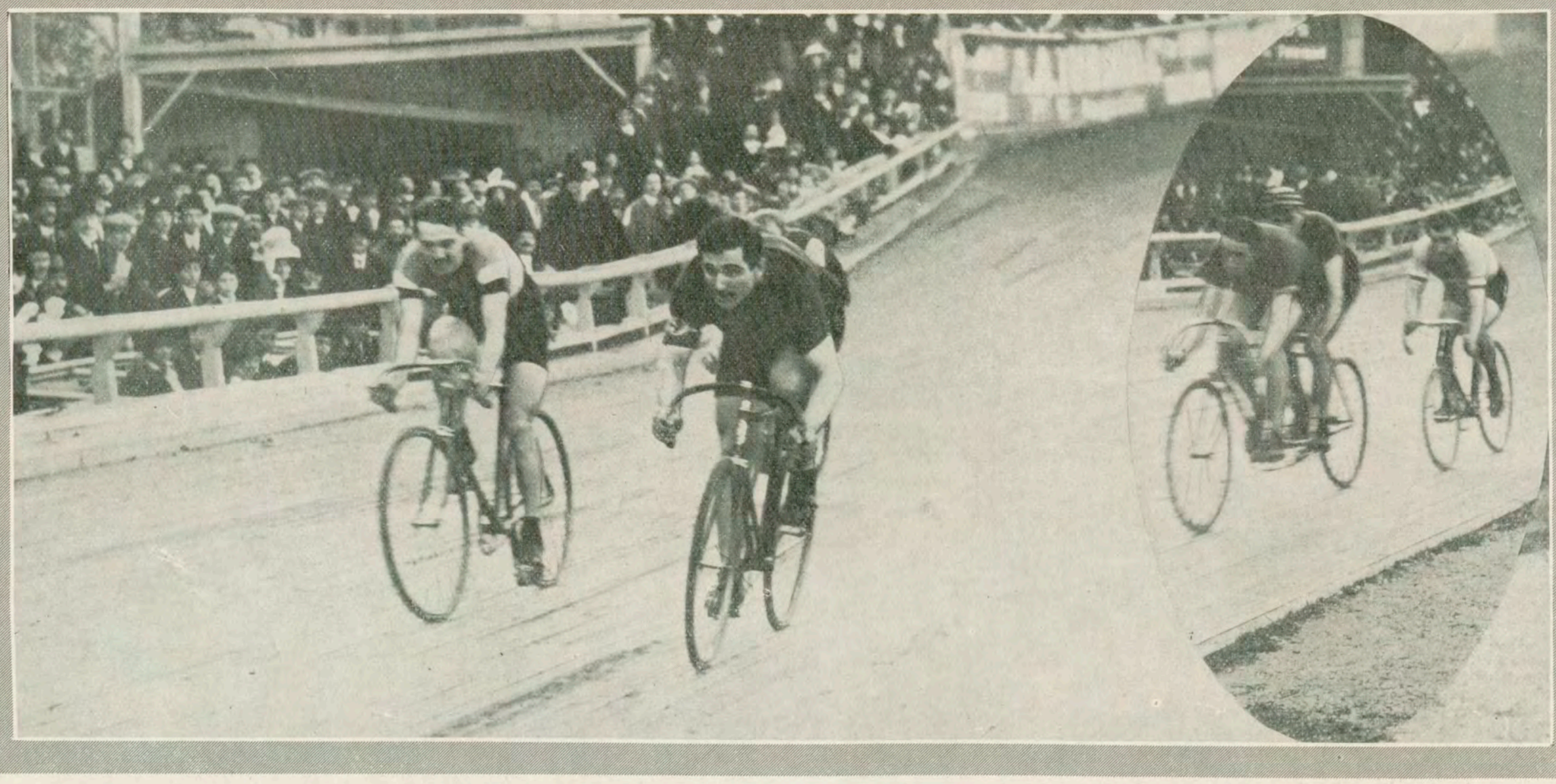
LE PRIX CONGRESS. — **Steeple (3.100 mètres 35.000 francs) — Auteuil 11 octobre. — Le huit.**
Le Prix Congress, qui se disputait le jour de la réouverture d'Auteuil, à été gagné par Chatterbox, à M. Henriquet (Berteaux), devant Libéra'eur et Le Mont Saint-Michel.

LE GRAND CRITERIUM (1.600 mètres, 40 000 francs). — Après le petit bois.
Frileux III est parti très vite devant Le Grand Pressigny, Mont-d'Or, La Malfiera et Alerte VI. Dans la descente, La Malfiera venait en troisième position.

L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE, DANS LE GRAND CRITERIUM
A l'entrée de la ligne droite, Le Grand Pressigny et Frileux III se détachaient ; Le Grande Pressigny prenait facilement l'avantage sur son adversaire Sardanapale réclamait la troisième.

Romagny Philippe II Lynx Eyed Houli Le Bouddha

LE PRIX GLADIATEUR (6.200 mètres 50.000 francs.) — Longchamps 12 octobre.
Romagny, Lynx Eyed et Philippe II ont galopé dans cet ordre sur la plus grande partie du parcours. Romagny avait l'avantage dans la ligne droite, mais Philippe II finissait par l'emporter.

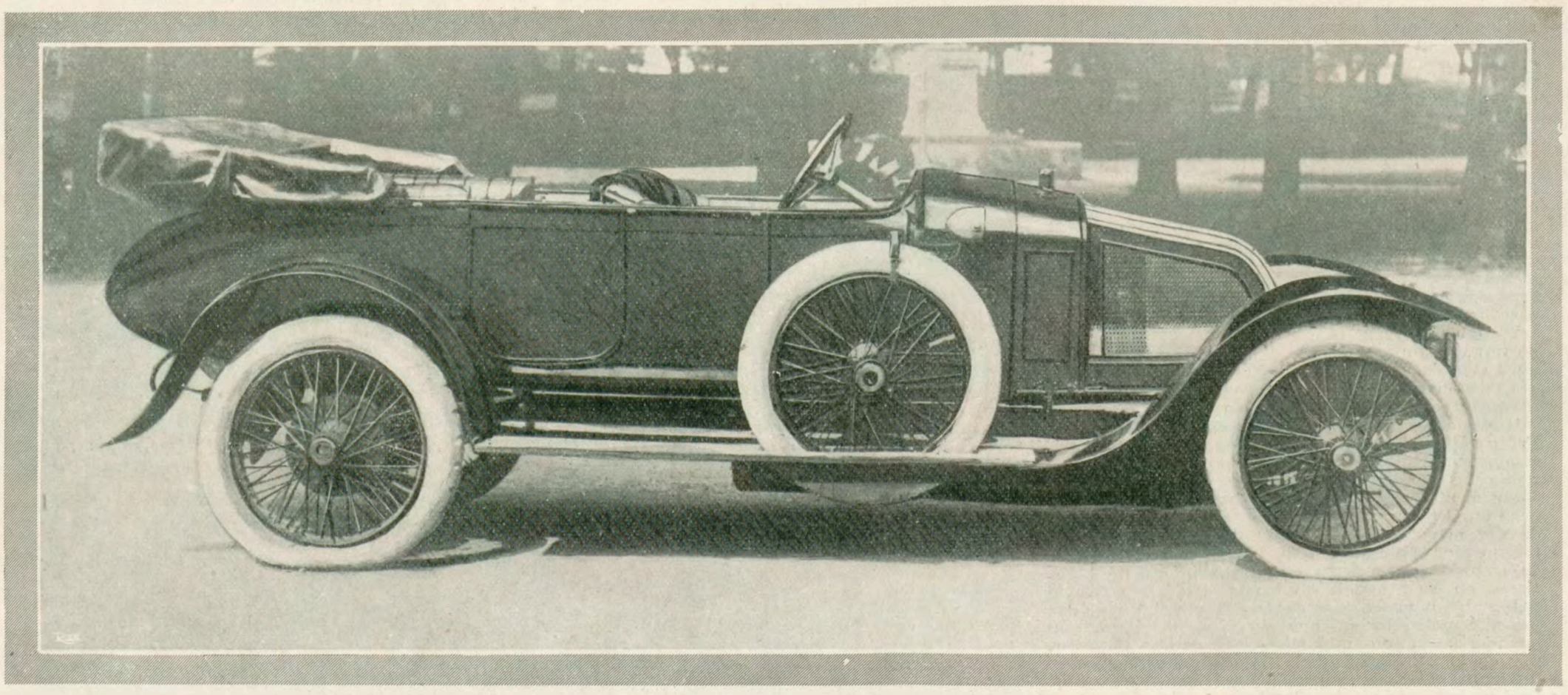


MORETTI REMPORTE LE GRAND PRIX DE L'U. V. F.

L'Italien Moretti a remporté dimanche dernier, au vélodrome Buffalo, le vingtième Grand Prix de l'U. V. F., battant Friol et Ellegaard. Il a fait preuve de beaucoup d'à propos, en plongeant à la corde à l'avant dernier virage. En médaillon : l'arrivée de Lapize qui battit l'indépendant Frank Henry.

LE GRAND PRIX DE L'U. V. F.

C'est par un temps splendide, que s'est déroulée dimanche dernier, la réunion de clôture du Vélodrome Buffalo. Le vingtième Grand Prix de l'U. V. F. dont la finale réunissait Friol, Ellegaard et Moretti, est revenu à ce dernier qui, faisant preuve de beaucoup de décision, a surpris ses adversaires en plongeant à la corde dans l'avant dernier virage et n'a plus été rejoint. Lapize a gagné son match contre l'indépendant Frank Henry, couvrant 50 kilom. 100 mètres, dans l'heure; Verri s'adjugea le Petit prix de l'U. V. F. et Appelhans le handicap derrière moteurs devant Larrue, Parant et Serès.



UNE VOITURE QUI FAIT DU 125 A L'HEURE

La nouvelle voiture Th. Schneider, type sport 1914, est la véritable nouveauté de l'année; cette voiture a prouvé à Amiens, à la Sarthe et tout récemment encore à Gaillon, où elle s'est classée première dans la catégorie touristes qu'elle était la voiture sportive de tourisme la plus rapide.

LA NOUVELLE TH. SCHNEIDER, TYPE SPORT

En ordre de marche, avec quatre personnes à bord, la Th. Schneider type 1914, peut atteindre 125 à l'heure. Le moteur est un 4-cylindres monobloc de 96/190 dont les soupapes interchangeables sont placées du même côté et commandées par un seul arbre à came. L'allumage se produit par magnéto à haute tension et bougies; le graissage de toutes les pièces mobiles du moteur s'effectue par circulation d'huile sous pression au moyen d'une pompe à engrenages fixée dans le carter et commandée par le vilebrequin; un manomètre de pression placé devant le conducteur permet d'en surveiller le fonctionnement. L'embrayage se fait par cône cuir, c'est le système le plus pratique et qui demande le moins à être surveillé. L'accouplement du moteur à la boîte de vitesse est constitué par un joint souple formé par deux disques circulaires en tôle d'acier. La transmission est à cardan, la direction, à secteur et vis sans fin et irréversible.

F. MORIN.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard. H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.